Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 14 / 17. MÄRZ 2021

Formel 1: Testfahrten in Bahrain

Red Bull zu stark für Mercedes?

Formel 2: Test in Bahrain

Guter Start für deutsches Duo

Interview: James Glickenhaus

Kann der Underdog Toyota ärgern?

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 14



Formel 1: Grosjean-Unfallbericht

FIA-Experten verraten brisante Crash-Details



MotoGP: Quartararo-Interview

Klappt es dieses Jahr endlich mit dem Titel?



MotoGP: Losail-Testfahrten 2

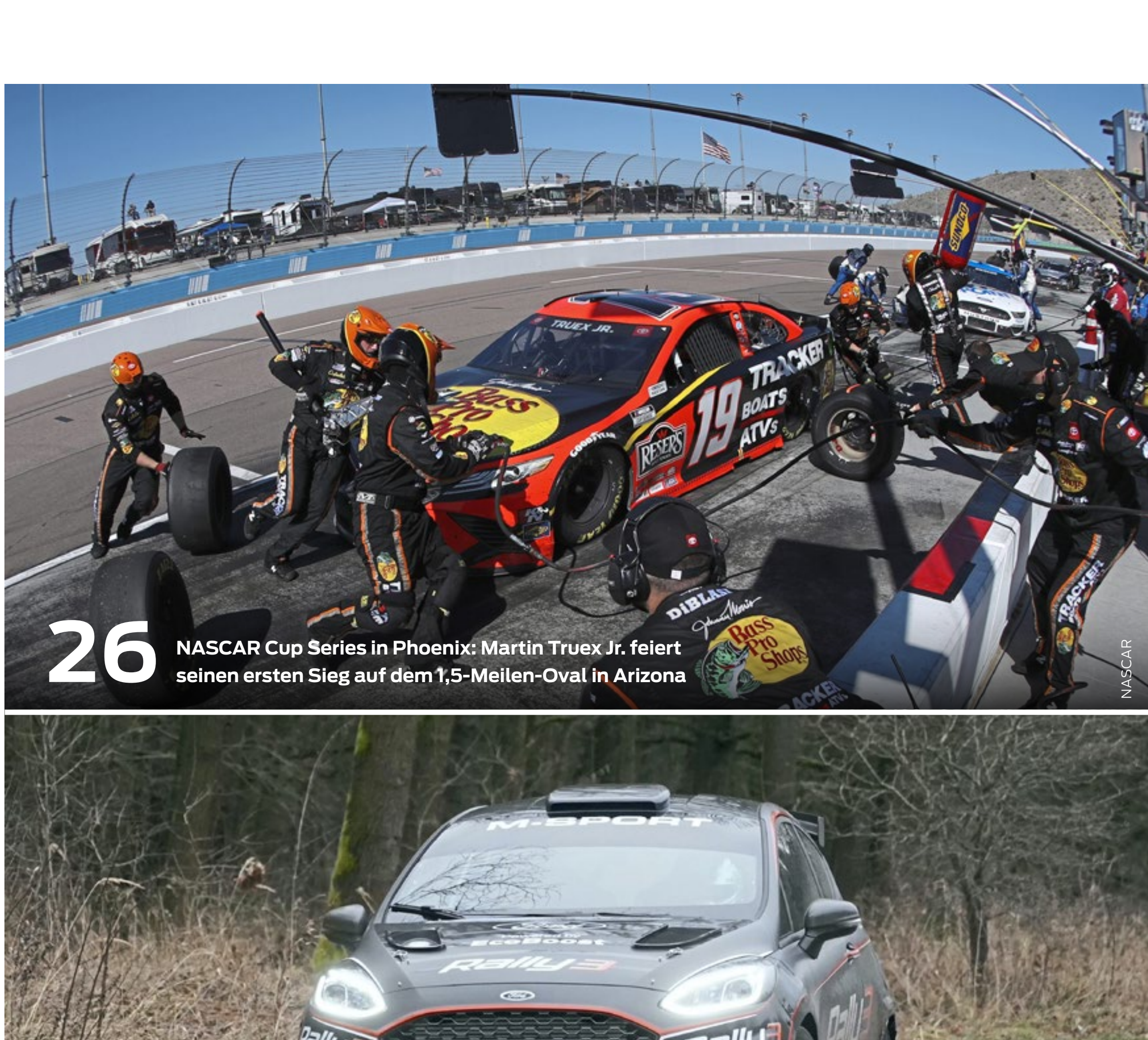
Ducati und Yamaha dominieren die Tests

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



26 NASCAR Cup Series in Phoenix: Martin Truex Jr. feiert seinen ersten Sieg auf dem 1,5-Meilen-Oval in Arizona

NASCAR



22 Tracktest: Rallye-Spezialist Reiner Kuhn fühlte dem neuen Ford Fiesta Rally3 beim Probelauf auf den Zahn

M-SPORT



34 Sonderlackierung und Technik-Details: Die MotoGP-Yamaha und ihre Konkurrenz unter der Lupe

YAMAHA

Editorial

Testfahrten sind für die Teams da, um zu testen. Sie geben uns maximal einen Eindruck, wer in Frühform ist und wer nicht. Diesmal ist das extrem schwer.

Sie erinnern sich sicher noch an 2019. Damals schüttelte Ferrari bei den Testfahrten die Bestzeiten aus dem Ärmel, während es bei Mercedes kriselte. Es war die Rede von einem Rückstand von bis zu acht Zehnteln. Und was passierte am Saisonstart? Mercedes fuhr Kreise um die Konkurrenz.

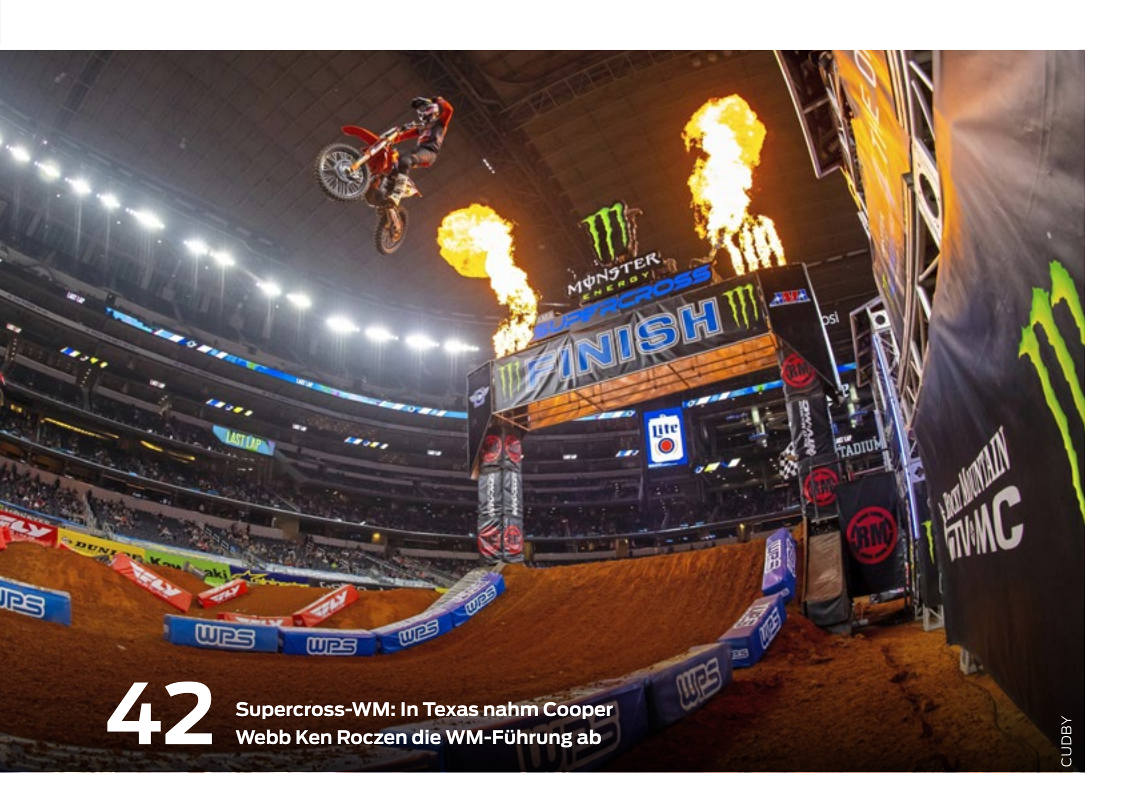
Die Episode mahnt uns noch heute, Tests nicht überzubewerten. Das sollten wir auch jetzt nicht tun. Mercedes schwächelte in Bahrain. Red Bull war durchgängig schnell – egal, ob bei wenig Wind oder viel, unter Sonne oder Flutlicht, mit weichen oder harten Reifen, auf einer fliegenden Runde oder im Dauerlauf.

Red Bull ist selbstbewusst, aber nicht übermütig. Sportchef Helmut Marko lobt seine Mannschaft und Motorenpartner Honda. Gleichzeitig wissen sie bei Red Bull, wie gut Mercedes ist. Kein Team analysiert Probleme so schonungslos. Keines kann sie so schnell lösen. Auch wenn die Ingenieure noch im Dunkeln tappen. Wenn sie das biestige Heck erst einmal beruhigen, wird der Mercedes ein schnelles Rennauto sein. Vielleicht hat ja schon der Filmtag erste Aufschlüsse gegeben.

Diese Testfahrten waren schwerer zu lesen als sonst. Weil die Teams an nur drei Tagen verschiedene Programme fuhren und weil das Wetter so unbeständig war. Deshalb ist eine Hackordnung nur dem Gefühl nach herauszufiltern. Man muss aber allein schon deshalb aufpassen, weil nur auf einer Rennstrecke gefahren wird. Auf einem anderen Streckentyp mit weniger langen Geraden und mehr Kurven kann es schon wieder ganz anders aussehen. Bahrain war zum Beispiel immer eine Strecke nach dem Geschmack von Alpha Tauri. Vielleicht sah der AT02 auch deshalb so gut aus.

Nichtsdestotrotz will ich Ihnen meinen Eindruck geben: auf Basis von 24h Live-Ticker, Rundenzeiten, Gesprächen, Körpersprache. Red Bull war zu konstant, um nicht ganz oben gehandelt zu werden. Aber nur mit Max Verstappen im Auto. Sergio Pérez hat auf eine Runde noch Nachholbedarf. Alpha Tauri und McLaren balgen sich um die Herrschaft im Mittelfeld. Wenn ein Rookie wie Yuki Tsunoda so aufgeigt, muss man das ernst nehmen – auch wenn er DRS mal zu früh benutzt haben soll. McLaren hat ganze Arbeit geleistet. Beide Piloten waren hochzufrieden. Das Team ist voller Selbstvertrauen. Platz 3 ist wieder im Visier. Mit Alpine rechne ich im Renntrimm. Fernando Alonso war nie der Über-Qualifyer, dafür eine Renn-Maschine. Aston Martin ließ Potenzial aufblitzen, ist aber wegen zu vieler Technikprobleme mitten im Mittelfeld. Der Ferrari mag windschlüpfriger geworden sein, aber offenbar zum Preis von Abtrieb. Irgendwie hakt es weiter mit der Effizienz. Alfa Romeo überzeugte. „Sie haben den größten Sprung gemacht“, meinte George Russell. Er wird den Unterschied im Keller machen. Ich glaube, für Haas lag seine Zeit außer Reichweite. Das US-Team wird mit dem zweiten Williams kämpfen.

Andreas Haupt
Redakteur



42 **Supercross-WM: In Texas nahm Cooper Webb Ken Roczen die WM-Führung ab**

CUDBY



Mercedes in Not

Red Bull geht als Favorit in die Saison. Mercedes muss erst das Heck seines Autos zähmen. Im Moment steht das Team noch vor einem Rätsel. Auch für Sebastian Vettel lief der Test nicht nach Plan.

Von: **Michael Schmidt**

Verkehrte Welt in der Formel 1. Red Bull wollte die Favoritenrolle an Mercedes abgeben und steckt jetzt selbst mittendrin. Mercedes drehte weder die meisten Runden, noch fuhr man die schnellsten Zeiten. Diesmal gab Red Bull auf der ganzen Linie den Ton an. Alles schien leicht von der Hand zu gehen. Max Verstappen produzierte Bestzeiten auf Knopfdruck. Mit zwei Rädern im Sand, mit Nikita Mazepin im Weg, egal ob harte Reifen, medium oder soft. Während Mercedes die weichen Reifenmischungen schon am zweiten Tag auspackte, ließen sich Sergio Pérez und Max Verstappen damit bis zu ihren abschließenden Testrunden Zeit. So sieht Selbstbewusstsein aus. Sportdirektor Helmut Marko sprach von der besten Vorbereitung in der Geschichte des Rennstalls.

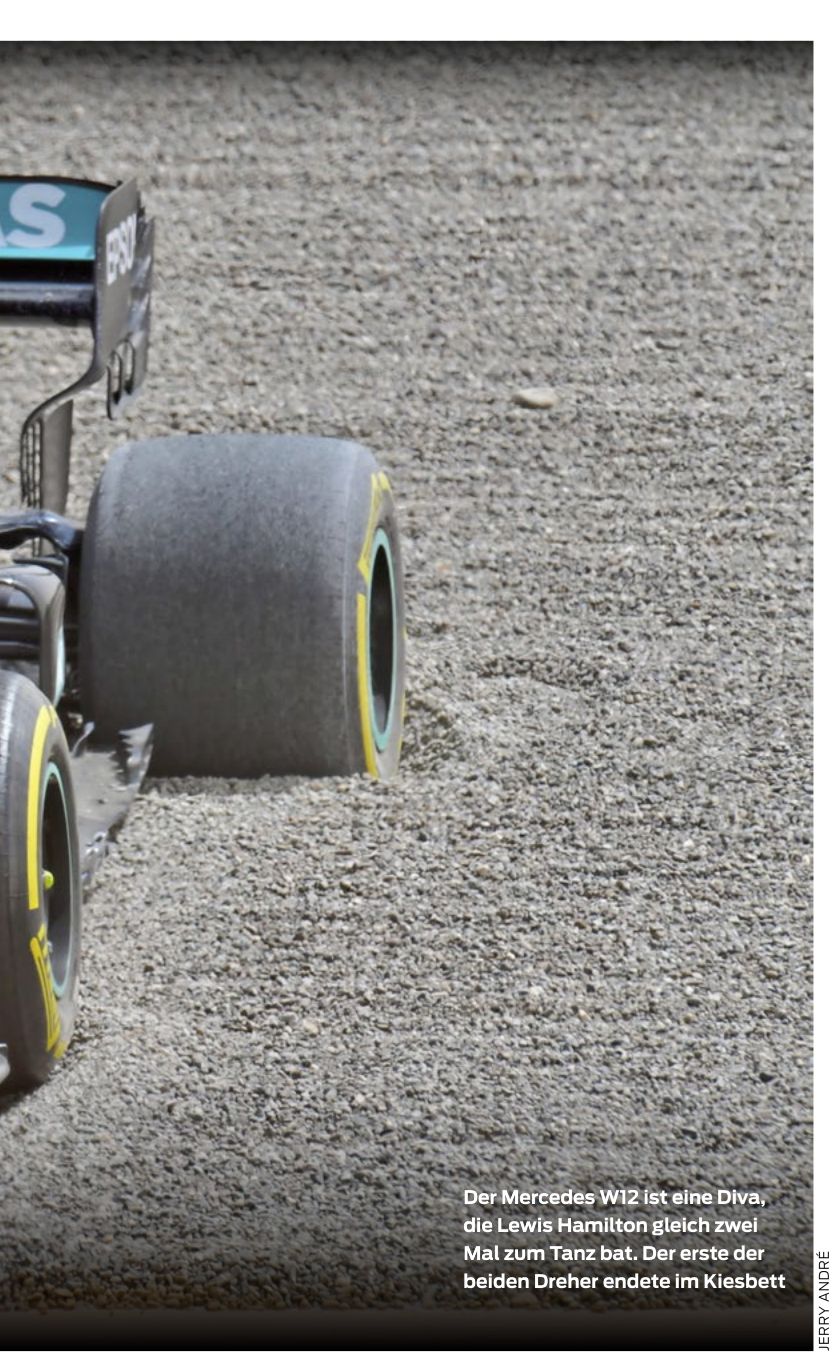
Teamchef Christian Horner trat verzweifelt auf die Euphoriebremse: „Mercedes hatte vor zwei Jahren schon einmal große Probleme bei den Testfahrten, und dann haben sie bei den Rennen alle an die Wand gefahren.“ Verstappen assistierte: „Die Rundenzeiten sagen gar nichts. Für uns war nur wichtig, viele Runden zu fahren und das Auto zu verstehen. Das ist uns gelungen. Alles funktioniert wie erhofft.“

> „Wir sind noch nicht dort, wo wir sein wollen. Ich kann nicht mit dem Finger auf ein bestimmtes Problem zeigen. Wir müssen über die gesamte Runde schneller werden.“
>
> Lewis Hamilton

Bei aller Tiefstapelei hatte die Generalprobe für Red Bull eine neue Qualität. Das Auto ist berechenbar, zeigt trotz reduziertem Abtrieb im Heck eine atemberaubende Konstanz, hat keine ausgewiesenen Schwachstellen. Die Ingenieure müssen diesmal keine falschen Windkanaldaten korrigieren, keinem Rückstand hinterherlaufen. Und der neue Honda-Motor ist ganz offensichtlich eine Bombe. Wenn die Topspeeds ein Maßstab sind, dann haben die Japaner mehr als nur den Anschluss an den Klassenbesten Mercedes geschafft. Das ist eine gesunde Basis für Verstappen, um den Titel zu fahren.

Pérez baut Niederlage vor

Sergio Pérez gab sich nach seiner Premiere noch verhalten. Rundenzeiten und Körpersprache passten nicht ganz zusammen. Wenn man nur die Zahlen sprechen lassen würde, müsste der Mexikaner eigentlich mit seinem Einstand zufrieden gewesen sein. Stattdessen baute Pérez einer möglichen Niederlage gegen Verstappen schon mal vor: „Ich werde wohl fünf Rennen brauchen, bis ich mich an das Team und das Auto gewöhnt habe.“


Der Mercedes W12 ist eine Diva, die Lewis Hamilton gleich zwei Mal zum Tanz bat. Der erste der beiden Dreher endete im Kiesbett

JERRY ANDRÉ

Mercedes legte für seine Verhältnisse einen Fehlstart hin. Mit 304 Runden landete der Zuverlässigkeits-Weltmeister auf dem letzten Platz. Alpha Tauri und Alfa Romeo legten mit je 422 Runden an drei Tagen die Messlatte. Der Silberpfeil stand verdächtig oft in der Garage. Zunächst mit einem Getriebeschaden, dann wegen vieler Setup-Umbauten. „Wir wären gerne 70 oder 80 Runden mehr gefahren, hätten aber auch dann kein Rennen simuliert. Es machte keinen Sinn, weil die Autos mechanisch gleich geblieben sind. Wir haben es vorgezogen, kürzere Stints zu fahren, um mehr Experimente durchzuführen“, hieß es bei Mercedes.

Die Fahrer suchten lange nach einer akzeptablen Balance. Valtteri Bottas fand sie so halbwegs am Ende seines Programms. Lewis Hamilton kämpfte mit seinem Auto bis zum Schluss. Das Heck klebte nicht so gut auf der Straße wie in den letzten Jahren. Die Experten zerbrachen sich den Kopf, warum das so ist. Spielt der kastrierte Unterboden den Autos mit starker Anstellung einen Trumpf in die Hand? Autos wie dem Red Bull? Oder sind die neuen Reifen schuld? Die Instabilität im Heck ist auch noch instabil. Sie lässt sich nicht auf einen Kurventyp festnageln. Auch die Ingenieure wussten keine Antwort: „Wir haben noch nicht einmal einen Ansatz. Es kann alles sein. Die Aerodynamik, die Reifen oder das Zusammenspiel. Wir werden die nächsten zwölf Tage ausschließlich in die Lösung dieses Problems investieren.“

Für hochgezogene Augenbrauen sorgte auch der schlechte Topspeed der Mercedes. Hamilton und Bottas landeten auf der Zielgeraden nur im hinteren Teil der Rangliste. Die Aston Martin waren nicht viel besser. Laut Mercedes durften die Fahrer jeden Tag wenigstens ein Mal mit voller Power fahren. Das Topspeed-Manko erklärte sich aus der Wahl der Heckflügel.

Hamilton spielte die holprige Generalprobe herunter: „Ich mache mir keine Sorgen. Das wäre Zeitverschwendung und hält uns nur davon ab, unsere Probleme zu lösen. Ich habe sie lieber heute als in zwei Wochen beim Rennen. Dieses Team hat oft genug gezeigt, dass es aus Schwierigkeiten herausfinden kann.“ Der Weltmeister räumte jedoch ein, dass er diesmal mehr Gegenwehr erwartet als in den Jahren zuvor: „Red Bull sieht stark aus, aber auch McLaren und Alpine.“ Alpha Tauri hat er in seiner Aufzählung vergessen.

Das Tsunoda-Wunder

Man hätte viel Geld gewonnen, wenn man Yuki Tsunoda auf Platz 2 hinter Verstappen in der Zeitentabelle gewettet hätte. Der japanische Rookie legte mit seinem Alpha Tauri gleich mehrere Runden in dieser Preisklasse hin. Sicher waren da die weichsten Reifen am Auto und auch wenig Sprit an Bord, um dem Neuling einen repräsentativen Eindruck zu vermitteln, was ihn in zwei Wochen in der Qualifikation erwartet, doch es war nicht alles nur Show. Pierre Gasly zeigte bei seiner Rennsimulation am Samstag, dass McLaren, Alpine und vielleicht sogar Mercedes einen echten Gegner haben. „Dieser Alpha Tauri sieht unter allen Bedingungen extrem stark aus“, applaudierte Lando Norris.

McLaren liegt in der Quersumme aller Runden nur noch eine halbe Sekunde unter vergleichbaren Bedingungen hinter dem neuen Klassenprimus Red Bull. Der WM-Dritte des Vorjahres machte von allen vier Mercedes-Teams die beste Figur. Teamchef Andreas Seidl sprach von einem soliden Test. „Die Korrelation zwischen Strecke und Windkanal stimmt, und das ist im Moment das Wichtigste, weil wir auf dieser Basis Weiterentwicklung betreiben können.“

McLaren verzichtete wie Mercedes bewusst auf eine echte Rennsimulation. „Wir mussten uns auf ein neues Auto, einen neuen Motor und einen neuen Fahrer einschießen und deshalb die drei Tage so effizient wie ▷


MOTORSPORT IMAGES

Red Bull präsentierte sich stark. Verstappen führte die Zeitentabelle an



XPB

Hamilton auf Spurensuche. Wo ist die alte Überlegenheit von Mercedes hin?



MOTORSPORT IMAGES

Fehlstart für Aston Martin: Vettel wurde von der Technik ausgebremst



MOTORSPORT IMAGES

Spaß beim Test: Mick Schumacher ist bereit für sein Grand-Prix-Debüt



MOTORSPORT IMAGES

Comeback in der Wüste: Fernando Alonso war direkt schnell und konstant


XPB

Staubige Angelegenheit: Ein Sandsturm sorgte an Tag 1 für schlechten Grip



möglich nutzen. Deshalb haben wir uns zwischen den einzelnen Testsequenzen immer etwas Zeit genommen, um die Daten zu analysieren, bevor wir den nächsten Schritt machen", erklärte Technikchef James Key.

Neuzugang Daniel Ricciardo lobte: „Der Test verlief reibungslos. Ich weiß gar nicht, was hätte besser laufen können." Vielleicht die Gewöhnung an das neue Auto. Der Australier sucht noch das volle Vertrauen auf der Bremse. Etwas, das ihm schon beim Wechsel von Red Bull zu Renault passiert war. „Ich bin noch nicht zu 100 Prozent mit dem Auto vertraut, gehe aber davon aus, dass ich beim ersten Rennen nah dran sein werde."

Auch Alpine ist gut durch den Winter gekommen. Das Team aus Enstone hat ein ungewöhnliches Auto gebaut, bei dem die Seitenkästen praktisch verschwunden sind. Die bullige Airbox fällt fast senkrecht Richtung Bodenplatte ab. Was darauf schließen lässt, dass die Innereien anders sortiert worden sind. Fernando Alonso und Esteban Ocon drehten 396 Runden, verzichteten aber auf eine Grand-Prix-Simulation und eine echte Qualifikationsrunde. Deshalb versteckte sich Alonso mit der zehntbesten Zeit im Feld. Trotzdem reisten die Franzosen zufrieden ab. „Wir haben sechs Testtage in drei gepackt. Priorität hatten Aerodynamikchecks in dem Bereich der Regeländerungen und das Optimieren der Fahrzeugabstimmung darauf", erklärte Technikchef Marcin Budkowski.

Der neue Ferrari ist noch eine Baustelle. Man darf sich da von der drittschnellsten Zeit von Carlos Sainz nicht täuschen lassen. Die

> „Es ist bei diesem Test noch schwieriger als sonst, herauszulesen, wo wir im Vergleich zu den anderen Teams stehen. Ich kann nur sagen, dass wir uns verbessert haben."
>
> Mattia Binotto

war mehr eine Beruhigungspille für die Tifosi. Der Topspeed stimmt jetzt zwar dank mehr Power und weniger Luftwiderstand, aber es hakt noch in den Kurven. Die Rennsimulationen waren aufschlussreicher. Pierre Gasly konnte im Schnitt eine halbe Sekunde schneller als Charles Leclerc fahren, Kimi Räikkönen im Alfa Romeo war mindestens gleich schnell. Der Altmeister folgte Leclerc im letzten Stint wie ein Schatten. Der neue C41 tut das, was die Daten versprechen. Das sorgte für entspannte Gesichter im Lager der Eidgenossen und für Nervosität bei Ferrari. Man müsse jetzt erst einmal Daten studieren, wich Teamchef Mattia Binotto kritischen Fragen aus.

Aston Martin präsentierte sich als Problemfall. Das grüne Auto stand oft in der Garage, und die Fahrer hatten deshalb kaum Gelegenheit zu zeigen, was ihr Paket kann. Die Situation erinnerte entfernt an Mercedes. Sebastian Vettel wäre zum Kennenlernen gerne mehr als nur 117 Runden in seinem neuen Auto gefahren. Viele der 16 georderten Reifensätze blieben ungenutzt.



MOTORSPORT IMAGES

Schwache Rennsimulation: Leclerc konnte Räikkönen nicht abschütteln



XPB

Fragezeichen bei Ferrari: Binotto darf sich weitere Pleiten nicht erlauben



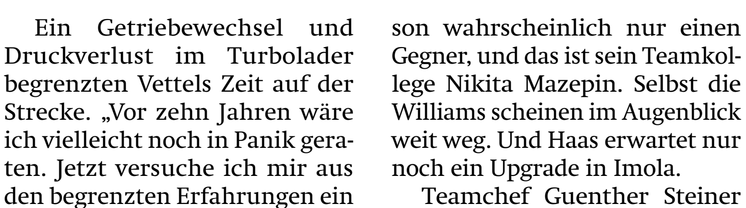
MOTORSPORT IMAGES

Gewinner 1: McLaren scheint den Rückstand auf die Spitze zu verringern



MOTORSPORT IMAGES

Gewinner 2: Alpha Tauri fordert den Rest des Mittelfeldes heraus



Ein Getriebewechsel und Druckverlust im Turbolader begrenzten Vettels Zeit auf der Strecke. „Vor zehn Jahren wäre ich vielleicht noch in Panik geraten. Jetzt versuche ich mir aus den begrenzten Erfahrungen ein Bild zu machen. Zum Glück hatte ich am Sonntagnachmittag ein paar Runden, die mir halfen, das Auto etwas besser zu verstehen. Ich weiß jetzt, wo ich mich verbessern muss, das Team weiß, wo sie ansetzen müssen."

Schumacher ist bereit

Viel besser lief es für Mick Schumacher. „Ich bin bereit und fühle mich gut vorbereitet. Die unterschiedlichen Bedingungen haben mir bei meinem Lernprozess geholfen", freute sich der Debütant mit dem großen Namen. Rundenzeiten waren zweitrangig. Für Schumacher gibt es in dieser Saison wahrscheinlich nur einen Gegner, und das ist sein Teamkollege Nikita Mazepin. Selbst die Williams scheinen im Augenblick weit weg. Und Haas erwartet nur noch ein Upgrade in Imola.

Teamchef Guenther Steiner sieht das größte Steigerungspotenzial bei seinen Fahrern: „Deshalb haben wir auch ein ganz anderes Programm abgespult als unsere Gegner. Mick und Nikita sollten so viel fahren und so viel lernen wie möglich. Wir sind nicht einmal auf Zeitenjagd gegangen. Deshalb weiß ich gar nicht, wie schnell wir im Vergleich zum Rest wirklich sind." Der Südtiroler zeigte sich mit seinen Schützlingen zufrieden: „Sie haben ihre Hausaufgaben gut gemacht. Ich hätte beim ersten Mal mehr Fehler erwartet. Ich glaube, wir haben eine gute Investition in die Zukunft gemacht." ■

RANGLISTE TESTFAHRTEN IN BAHRAIN 2021

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Session	Reifen	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1.28,960 min	Tag 3	C4	203
2. Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	1.29,053 min	Tag 3	C5	185
3. Carlos Sainz	Ferrari	1.29,611 min	Tag 3	C4	192
4. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	1.29,766 min	Tag 3	C5	229
5. Lewis Hamilton	Mercedes	1.30,025 min	Tag 3	C5	154
6. George Russell	Williams	1.30,117 min	Tag 3	C5	158
7. Daniel Ricciardo	McLaren	1.30,144 min	Tag 3	C4	173
8. Sergio Pérez	Red Bull	1.30,187 min	Tag 3	C4	166
9. Valtteri Bottas	Mercedes	1.30,289 min	Tag 2	C5	150
10. Fernando Alonso	Alpine	1.30,314 min	Tag 3	C4	206
11. Pierre Gasly	Alpha Tauri	1.30,413 min	Tag 2	C5	237
12. Lance Stroll	Aston Martin	1.30,480 min	Tag 2	C5	197
13. Charles Leclerc	Ferrari	1.30,486 min	Tag 3	C3	212
14. Lando Norris	McLaren	1.30,586 min	Tag 2	C4	154
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	1.30,760 min	Tag 2	C5	193
16. Esteban Ocon	Alpine	1.31,146 min	Tag 1	C4	190
17. Nikita Mazepin	Haas	1.31,531 min	Tag 3	C4	213
18. Nicholas Latifi	Willians	1.31,672 min	Tag 2	C4	132
19. Mick Schumacher	Haas	1.32,053 min	Tag 3	C3	181
20. Sebastian Vettel	Aston Martin	1.33,742 min	Tag 1	P	117
21. Roy Nissany	Williams	1.34,798 min	Tag 1	C3	83

Mercedes macht die W

Technik-Fans hatten sich vor den Testfahrten in Bahrain eigentlich auf Magerkost eingestellt. Aber dann gab es an den neuen Autos doch einige interessante Lösungen zu entdecken.

Von: **Tobias Grüner**

Will man herausfinden, wo die Teams ihre Technik-Tricks verstecken, muss man eigentlich nur schauen, wo die Präsentations-Modelle Details verbergen. So baute Mercedes extra eine Blende für die seitliche Kante des Unterbodens. Bei den Computer-Grafiken des McLarens wurde der Diffusor geschwärzt. Und Red Bull verzichtete gleich komplett darauf, richtige Fotos vom neuen RB16B zu zeigen.

In Bahrain wurden nun endlich alle Geheimnisse gelüftet. Und beim Blick auf die ersten Detailbilder rieben sich Technikfans verwundert die Augen. Trotz der massiven Entwicklungsbeschränkungen zeigten sich die Rennwagen großflächig überarbeitet. Obwohl die Vorjahrestechnik bei den großen strukturellen Bauteilen übernommen werden musste, zeigten die Ingenieure im Detail viele neue individuelle Lösungen.



Nach dem Racing-Point-Skandal im Vorjahr ist simples Kopieren nicht mehr erlaubt. Die Ingenieure müssen die eigene Entwicklung per Dokumentation genau nachweisen.

Die größte Geheimniskrämerei betrieben die Teams beim Unterboden. Erst im September letzten Jahres wurden die Techniker darüber informiert, dass die horizontale Fläche vor den Hinterrädern um zehn Zentimeter beschnitten wird. Dazu ließ die FIA sämtliche Schlitze verbieten, mit denen sich Wirbel zur seitlichen Versiegelung des Unterbodens produzieren lassen. Grund für den massiven Eingriff war eine Senkung des Abtriebs, was wiederum die Belastung der Pirelli-Reifen reduzieren sollte. Doch Formel-1-Ingenieure lassen sich bekanntlich nur ungern einbremsen. Und so lautete die Herausforderung, den Verlust an



Kurz vor Teststart wurden alle neuen Autos auf der Zielgeraden aufgereiht. Dabei wurden die Karten endlich aufgedeckt

MOTORSPORT IMAGES

Anpressdruck so weit wie möglich in Grenzen zu halten.

Unterboden-Experimente

Ganz trivial war die Angelegenheit offenbar nicht, sonst wären die Aerodynamiker nicht auf derart viele verschiedene Lösungen gekommen. Besonders ins Auge stach der Unterboden von Mercedes, der im vorderen Bereich einige Wellen aufweist. Das ungewöhnliche Profil sorgt für eine künstliche Vergrößerung der Oberfläche, was den Verlust im hinteren Bereich ausgleichen soll. Ein zusätzliches horizontales Element über der Welle zwingt die Strömung eng an den Unterboden. Auch der Bereich direkt vor den Hinterrädern lohnt einen zweiten Blick. Hier biegt sich die Kante an der Außenseite leicht nach oben. Auf der Oberseite sind zudem kunstvoll gestapelte Finnen montiert. Die meisten anderen Teams setzen auf eine simplere Anordnung von horizontalen und vertikalen Elementen, um den Luftstrom um die Hinterräder zu dirigieren.

Schon in Bahrain wurde in diesem Bereich viel herumexperimentiert. In den ersten Rennen erwarten wir noch weitere Modifikationen. McLaren-Technikchef James Key gibt zu, dass sich alle Teams die Mercedes-Lösung anschauen werden. „Um das zu kopieren und ans eigene Auto anzupassen, ist aber mindestens ein Monat Zeit nötig. Wenn noch weitere Bauteile betroffen sind, dauert es eher noch länger."

Token für Aufhängung

Ein anderer Mercedes-Trick ist noch schwieriger zu kopieren. Das letztjährige Weltmeisterauto hatte den hinteren unteren Querlenker stark nach hinten gespreizt und etwas höher gelegt. Damit lenkte das Teil nicht mehr am Getriebegehäuse, sondern am Übergang zwischen Getriebe und hinterer Crashstruktur an.

Wer Mercedes 2021 kopieren wollte, musste seine beiden Token investieren. Aston Martin hatte bereits letztes Jahr in Russland eine neue Hinterachse eingeführt, die man diese Saison mit dem 2020er-Getriebe von Mercedes verheiraten konnte. Nun zogen auch Red Bull und Ferrari nach, allerdings nicht ganz so extrem wie Mercedes. Damit das Konzept voll aufgeht, muss das Getriebegehäuse adaptiert werden. McLaren hätte den Trick auch gerne kopiert, gibt James Key zu, doch wegen des Motorwechsels in der Winterpause blieben keine Token mehr dafür übrig. „Mit der Anordnung kann man die Strömung lokal besser zum Diffusordach steuern. Und der Gurney-Flap auf dem Diffusor ist mittlerweile ein mächtiges Werkzeug, um Abtrieb zu generieren", erklärt der Ingenieur.

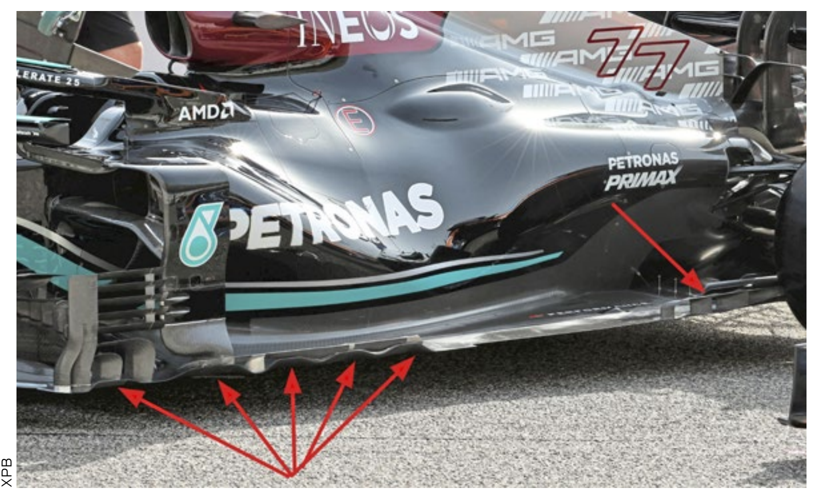
Aber auch auf der Unterseite des Diffusors toben sich die Aerodynamiker aus. Eigentlich hatte das Reglement die Finnen im aufsteigenden Bereich des Unterbodens in ihrer Länge um fünf Zentimeter beschnitten. Doch bei McLaren ragen die vertikalen Leitbleche an der Innenseite des Diffusors so weit nach unten wie früher. Ein kurzer Blick ins Regelbuch zeigt, dass die Beschneidung der Finnen erst ab einem Bereich 25 Zentimeter rechts und links der Mittelline beginnt. Im inneren Bereich sorgt das voluminöse Getriebe an der Unterseite für eine Ausbeulung der Diffusorfläche. McLaren hat am äußeren Rand dieser Ausbeulung einfach Finnen angesetzt, die gerade noch innerhalb der erlaubten Zone liegen. So entsteht ein weiterer Kanal, der den Expansionseffekt des Diffusors unterstützt und damit für zusätzlichen Abtrieb sorgt.

Noch ist unklar, wie groß das Potenzial des McLaren-Tricks ausfällt. Mit dem Doppeldiffusor, der Brawn GP in der Saison 2009 zum WM-Titel half, kann man das Ganze sicher nicht vergleichen. Es wird interessant, ob die Konkurrenz wertvolle Entwicklungsressourcen aufwendet, um die Lösung zu kopieren. Eigentlich hatten die Ingenieure gehofft, sich frühzeitig auf 2022 konzentrieren zu können. ■



XPB

McLaren-Diffusor: Die inneren Finnen ragen weit nach unten



XPB

Mercedes-Unterboden: Vorne Wellen, hinten Doppeldecker-Element



XPB

Red-Bull-Aufhängung: Unterer Querlenker weit hinten und weit oben



Der SF21: Der Kapuzenflügel dominiert die Nase. Der Seitenkasten ist schlanker, der Flaschenhals im Heck ausgeprägter

FERRARI

Besserung in Sicht?

Ferrari will aus der Krise. Dafür hat das Technikbüro in Maranello sein Auto grundlegend erneuert. Die Motorabteilung steuert mit einer Neukonstruktion mehr Leistung bei.

Von: **Andreas Haupt**

Siege sind von Ferrari auch in dieser Saison nicht zu erwarten. Dafür soll mit einem runderneuerten Auto wenigstens der dritte Platz in der WM herausspringen. Zum Spitzenduo wird die Scuderia wohl frühestens im nächsten Jahr aufschließen. „Den Rückstand holst du nicht in einem Winter auf", bedauert Teamchef Mattia Binotto. Die Uhren stellt ein völlig neues Regelwerk erst ab 2022 auf null. Es soll Ferrari die Brücke zum Angriff bauen.

Dafür muss aber erst einmal das 67. Formel-1-Auto aus Maranello gesund sein. Ferrari hofft, nicht mehr viel Windkanalzeit für den neuen SF21 verschwenden zu müssen. Die will man viel lieber für das 2022er-Projekt aufwenden, um tatsächlich vom Bonus maximal zu profitieren, den das Reglement Ferrari schon 2021 zuspielt. Als WM-Sechster des Vorjahres darf die Scuderia die wichtigsten Entwicklungswerkzeuge mehr auslasten als Mercedes und Red Bull.

Nasen-OP für rotes Auto

Der SF21 muss wegen der Regularien und der Übernahme des alten Chassis mit ein paar negativen Genen weiterleben. Doch die Schwächen sollen mit dem neuen Entwurf so wenig wie nur irgendwie möglich zum Tragen kommen. In jedem Fall wirkt der Nachfolger des SF1000 stimmiger – und wie eine große Evolution. Binotto verspricht ein deutlich schnelleres Auto auf den Geraden. Der neue Motor habe mehr Leistung. Die Verkleidung sei windschlüpfriger. Die Ineffizienz bei Aero und Motor war die größte Schwachstelle des SF1000. Die Testfahrten lieferten erste ermutigende Signale. „Unser Topspeed sieht vernünftig aus. Wir haben keinen gravierenden Nachteil mehr auf den Geraden."

Um die Reifen vor zu hoher Belastung zu schützen, verordnete die FIA neue Aerodynamikregeln, die Unterboden, Diffusor und die hinteren Bremsbelüftungen beschneiden. Chassis-Direktor Enrico Cardile hat seine Mannschaft in die Pflicht genommen. „Unser Ziel war es, mehr Abtrieb zu gewinnen, als ihn uns die geänderten Regeln wegnehmen."

Das neue Aerodynamik-Paket wird rundum sichtbar. Frontflügel, Kapuzen-Flügel unter der Nase, eckige statt runde Bremsbelüftungen vorn, zackenförmige Strömungsausrichter auf dem Vorderbau, Verkleidung der Vorderradaufhängung, Bargeboards, Seitenkasten, Leitbleche, Motorabdeckung: Ferrari hat großen Aufwand betrieben, um aus einem Mittelklasse-Auto einen echten Anwärter auf Podestplätze zu machen – sofern es die Spitzenteams mal zulassen. Seine Token,



FERRARI

Der Luftwiderstand soll fallen, der Abtrieb steigen. Die Nase wurde korrigiert – ohne Token zu verbrauchen



Vorgänger SF1000: Zu wenig Leistung, zu hoher Luftwiderstand. Das alte Auto war ineffizient. Damit soll nun Schluss sein

FERRARI

um strukturelle Teile aus dem Safe zu befreien, hat Ferrari in das Getriebe und die Hinterradaufhängung investiert. Deshalb muss der SF21 weiter mit dem breiten Vorderbau leben. Eine Nasen-OP gab es nur an den aerodynamischen Oberflächen.

V6-Turbo mit mehr Power

Die Kraftübertragung soll nur noch mit vier statt zuvor sechs Bolzen mit dem Motor verknüpft sein. Das Getriebe baut schlanker, ist leichter und verwindungssteifer. Der untere hintere Querlenker dockt augenscheinlich nicht mehr am Getriebe, sondern am Übergang zur hinteren Crashstruktur an. Die Maßnahmen im Verbund erlauben es Ferrari, die Verkleidung zusammenzuziehen. Der Cola-Flaschenhals ist ausgeprägter. Der Diffusor kann steiler ansteigen. Das verbessert den Saugeffekt. Die geänderte Konstruktion der Aufhängung gibt mehr Spielraum beim Setup und verbessert die Traktion.

> „Unser Ziel war es, mehr Abtrieb zu gewinnen, als ihn uns die geänderten Regeln wegnehmen."
>
> Chassis-Direktor Cardile

Die Seitenkästen fallen nach hinten stärker ab und ziehen sich früher ein. Das spricht für Veränderungen am Kühlpaket – genauso wie die Airbox mit kleinen Zusatz-Ohren. In jedem Fall hat Ferrari den Ladeluftkühler für den V6-Turbo umpositioniert.

Die neue Architektur des Motors führte zu einem kompakteren Einbau. Das hilft den Aerodynamikern. Ferrari musste den V6 bei einem Defizit von kolportierten mehr als 50 PS neu erdenken. Das Team spricht von einem besseren Wirkungsgrad. Allein das neue Benzin soll eine Zehntel bringen. Es dürfte dennoch kaum machbar sein, die Lücke zu Klassenprimus Mercedes auf der Motorenseite in einem Winter wettgemacht zu haben. Ferrari will zumindest wieder in Kontaktnähe sein und nicht mehr den schlechtesten Antrieb im Feld haben. Auch das Hybridsystem wurde überarbeitet und optimiert.

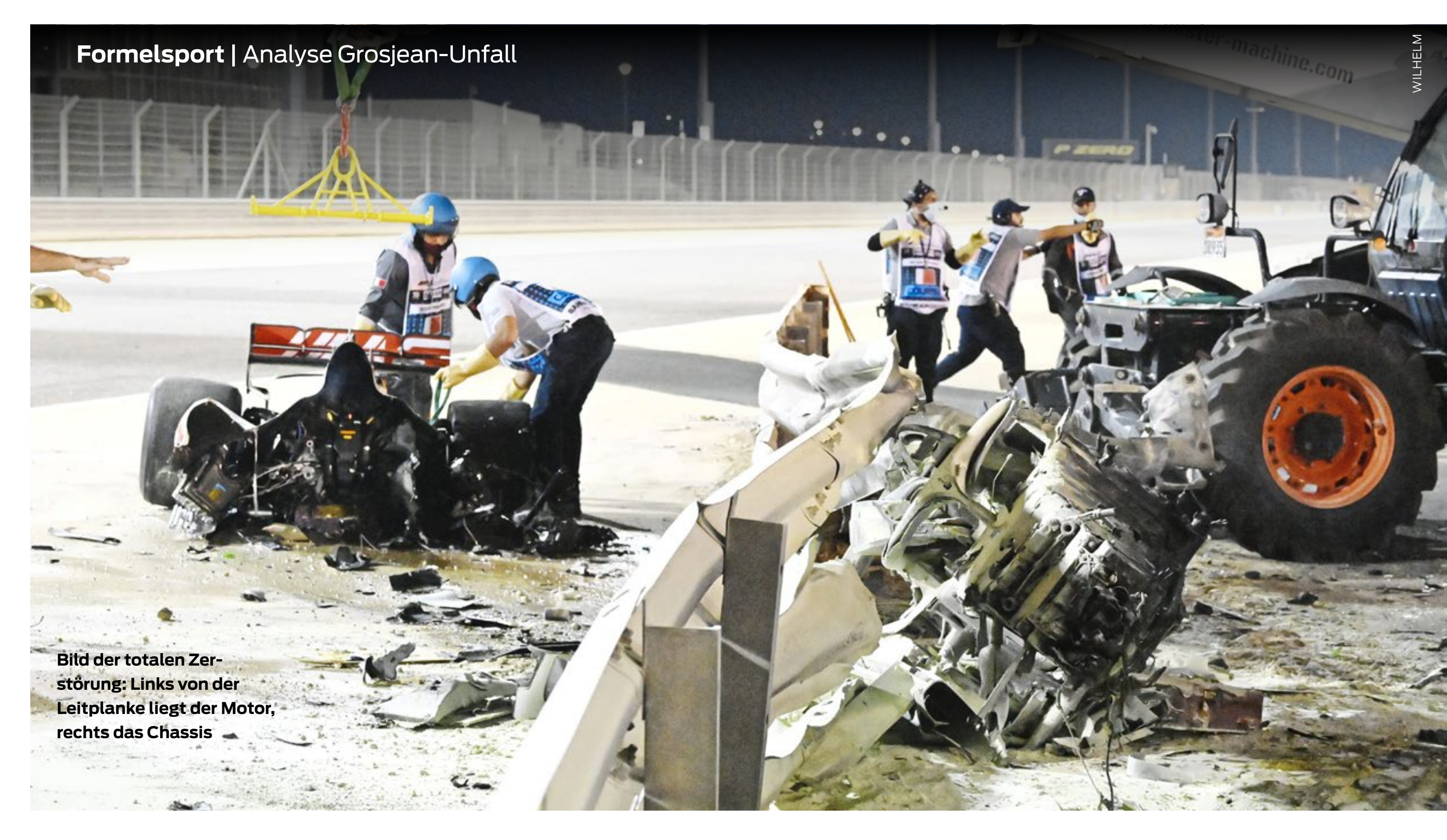
Der schwache Motor und die ineffiziente Aerodynamik zwangen Ferrari in der abgelaufenen Saison in faule Kompromisse. Entweder verhungerte das rote Auto auf den Geraden und war dafür halbwegs schnell in den Kurven – oder umgekehrt. Der SF1000 war das Gegenteil eines Allrounders. Wenige Strecken schmeckten ihm: zum Beispiel Ungarn, wo Leistung wenig zählt und mit maximalem Abtrieb gefahren wird. Damit soll Schluss sein.

Bei den Testfahrten fiel Ferrari in 404 Runden wenig auf. Die drittschnellste Rundenzeit wirkte wie Kosmetik. Im Mittelfeld scheinen mindestens Alpha Tauri und McLaren schneller. Binotto beschwichtigte. Das Kräfteverhältnis sei schwer zu lesen. Jetzt gehe es in die tiefe Datenanalyse. „Wir sind beim ersten Blick ziemlich glücklich über die Korrelation zwischen unseren Entwicklungswerkzeugen und der Rennstrecke." ■



FERRARI

Das weinrote Heck: Ferrari baute ein neues Getriebe und eine dazu passende Hinterradaufhängung. Bargeboards und Seitenkasten sind sichtbar anders



WILHELM

Bild der totalen Zerstörung: Links von der Leitplanke liegt der Motor, rechts das Chassis

Von 192 km/h auf null

Der Abschlussbericht zum Unfall von Romain Grosjean beim GP Bahrain liegt vor. Demnach traf der Haas-Pilot die Leitplanke mit 192 km/h. Die Unfallforscher sprechen bei ihrer Analyse von fünf Phasen.

Von: **Michael Schmidt**

Der erste Schritt von Unfallforschung ist es, den Unfall zu verstehen. Die FIA hat die Ereignisse der Startrunde zum GP Bahrain 2020 genau dokumentiert und erklärt in ihrer Analyse, was nach dem Moment passiert ist, an dem Romain Grosjean die Kontrolle über seinen Haas VF-20 verloren hat. Befragungen, die Inspektion von Unfallort und Unfallauto, die Auswertung des Videomaterials, des Unfallschreibers und der Sensoren in den Ohrenstöpseln des Fahrers ergeben ein scharfes Bild, wie das Auto seinen Weg durch die Leitplanken fand, wie das Feuer ausbrach und Grosjean den Unfall überleben konnte.

Wir alle haben diese Bilder noch im Kopf. Etwa 15 Sekunden nach dem Start bog Grosjean beim Beschleunigen aus Kurve 3 scharf nach rechts ab und traf eine ungeschützte dreistöckige Leitplanke. Dabei zerbrach der Haas in zwei Teile. Die Überlebenszelle ging in Flammen auf und wurde erst 2.19 Minuten nach dem Einschlag vollständig gelöscht. Grosjean entkam der Flammenhölle nach 27 Sekunden. Der 179-fache GP-Teilnehmer verstauchte sich den linken Knöchel und zog sich erhebliche Verbrennungen an den Händen zu. Die Unfallforscher teilen das Wunder in fünf Phasen ein.

Phase 1: Kontrollverlust

Grosjean berührte ausgangs Kurve 3 nach einem abrupten Spurwechsel nach rechts mit dem rechten Hinterrad das linke Vorderrad des Alpha Tauri von Daniil Kvyat. Daraufhin verlor der Franzose bei 241 km/h die Kontrolle über sein Fahrzeug und traf 180 Meter hinter dem Scheitelpunkt der Kurve die Leitplanke in einem Winkel von 29 Grad.

Phase 2: Der Aufprall

Der Aufprall teilt sich in zwei große Ereignisse: den ersten Einschlag in die Leitplanke und den Moment, an dem das Auto von einem Befestigungspfosten in zwei Teile gerissen wurde. Zwischen der ersten und zweiten großen Verzögerung liegen 85 Millisekunden. Der ganze Unfall vom Berühren der Leitplanke bis zum Stillstand dauerte rund 550 Millisekunden.

> „Diese Untersuchungen helfen uns bei der Verbesserung der Sicherheit. Dank ihnen konnte Grosjean einen Unfall dieser Größe überleben."
>
> FIA-Präsident Jean Todt

Der Unfallschreiber im HaasF1 verrät, dass der erste Einschlag in das Hindernis mit einer Geschwindigkeit von 192 km/h erfolgte. Der Fahrer fand also kaum noch Zeit zu bremsen. Der Speed des Autos verringerte sich auf den letzten 30 Metern nur um 49 km/h. Beim Einschlag, bei dem das Auto selbst 22 Grad zur Fahrtrichtung versetzt rutschte, durchstieß die Nase des Fahrzeugs die Streckenbegrenzung zwischen der unteren und der mittleren Planke und verwandelte sich wie erwünscht in Kohlefaserstaub. Das Auto traf die Leitplanke in der Mitte der Befestigungspfosten 1 und 2. Die Sensoren registrierten eine Verzögerung von 66,8 g für den Fahrer, aufgeteilt in 45,2 g in Fahrtrichtung, 63,3 g seitwärts und 28,3 g vertikal.

Die Vorwärtsbewegung des Autos drückte die beiden oberen Planken nach oben und die untere nach unten. Dadurch vergrößerte sich stetig die Lücke, bis der vordere Teil der Überlebenszelle in Seitwärtsbewegung an Pfosten 2 hängenblieb. Dieser Pfosten wurde zu Boden gedrückt. Der Zusammenstoß leitete eine Drehbewegung des Haas um 146 Grad ein. Am dritten Pfosten trennte es den Motor vom Rest des Chassis ab. Hier fand der zweite große Aufprall statt. Die Graphen schlagen in Längsrichtung bis auf knapp 60 g aus. Bei der Querbeschleunigung erreichten die Spitzenwerte sogar die 100 g.

Weil sich die Befestigungsbolzen des dritten Pfostens von der mittleren und oberen Planke lösten, wurde der obere Teil der Streckenbegrenzung auch nach

hinten gedrückt. Damit war der Spalt so groß, dass die Überlebenszelle sich nun komplett auf die andere Seite quetschen konnte. Zum Glück für den Fahrer mit dem Boden voran.

Phase 3: Das Feuer

Die Gewalt des zweiten Aufpralls an Pfosten 3 fügte dem Monocoque am hinteren Ende und an den Verbindungsbolzen zur Antriebseinheit massive Schäden zu. Das Feuer brach im letzten Teil des Einschlags zunächst auf der Rückseite des Cockpits aus. Der Zündfunke speiste sich aus mehreren Quellen.

Die Luke des Tanks auf der linken Chassisseite war samt dem Benzin-Einfüllstutzen bei dem Leitplankenkontakt herausgerissen worden, wodurch der unter hohem Druck stehende Kraftstoff herausspritzen konnte. Die Inspektion des Wracks ergab, dass auch die Unterseite des Tanks und die Batterie massiv beschädigt worden waren. Vermutlich dadurch, dass das Auto mit dem Boden voran verschiedene Hindernisse traf. Dabei wurde der Energiespeicher durch die gewaltigen Kräfte buchstäblich in zwei Teile zerrissen. Ein Teil blieb mit dem Chassis verbunden, der andere mit der Antriebseinheit.

Phase 4: Der Ausstieg

Grosjean konnte sich nach 27 Sekunden ohne fremde Hilfe aus der Feuerhölle befreien. Allerdings wurde sein Ausstieg aus dem Cockpit durch vier Faktoren erschwert. Die Lage der Überlebenszelle in unmittelbarer Nähe zur Leitplanke schränkte den Fluchtweg dramatisch ein. Der linke Fuß des Fahrers war unter der Pedalerie eingeklemmt. Er musste ihn mit Gewalt aus dem Schuh ziehen. Der Bruch der Lenksäule schränkte die Bewegungsfreiheit im Cockpit genauso ein wie der an sich lebensrettende Nackenschutz, der sich verdreht und zwischen Kopf und Cockpitwand verkantet hatte.

Phase 5: Die Rettung

Die FIA hat ab dem Moment des Aufpralls die Stoppuhr gedrückt. Nach elf Sekunden war der erste Streckenposten mit Feuerlöscher zur Stelle. Innerhalb von 24 Sekunden trafen weitere Streckenposten mit zusätzlichen Feuerlöschern am Unfallort ein. 27 Sekunden nach dem Aufprall kletterte Grosjean über die Leitplanke hinweg in Sicherheit. Sechs Sekunden später war der erste Arzt zur Stelle. Der Speziallöschschaum kam nach einer Minute und 41 Sekunden zum Einsatz. Zwei Minuten und 19 Sekunden nach dem Kontakt mit der Leitplanke war das Großfeuer gelöscht. Nach vier Minuten stieg Grosjean in den Krankenwagen, der ihn weitere vier Minuten und 30 Sekunden später in der Medizinstation an der Rennstrecke ablieferte.

Die Lehren aus dem Unfall

In ihrem Fazit stellte die FIA eine Liste von 16 Punkten auf, die in irgendeiner Form zu dem Unfall beigetragen haben. Auf sie wird man in Zukunft einwirken, die Umstände verbessern und Schwachstellen abstellen. Dazu gehört auch leise Kritik am Fahrer. Er hätte die Risiken seines Spurwechsels besser abschätzen müssen. Auch die Position der Leitplanke, ihr Winkel zur Strecke und der fehlende Schutz davor müssen künftig hinterfragt werden.

Auf die Teams kommen strengere Vorschriften für die Überlebenszelle, den Tank, die Lenksäule, die Nackenstütze und den Schutz der Batterie zu. Der Nackenschutz muss schon in diesem Jahr zweigeteilt sein, um ein Verklemmen zu verhindern. Der Einfüllstutzen zum Tank wird vom Chassis getrennt. Der Rest wird in die Vorschriften für die 2022er-Autos eingepflegt. Wegen der erheblichen Verbrennungen an Grosjeans Händen stehen auch die Handschuhe im Fokus. Dazu sollen die Teile am Helm feuerfester gebaut werden, die bei dem Brand geschmolzen sind.

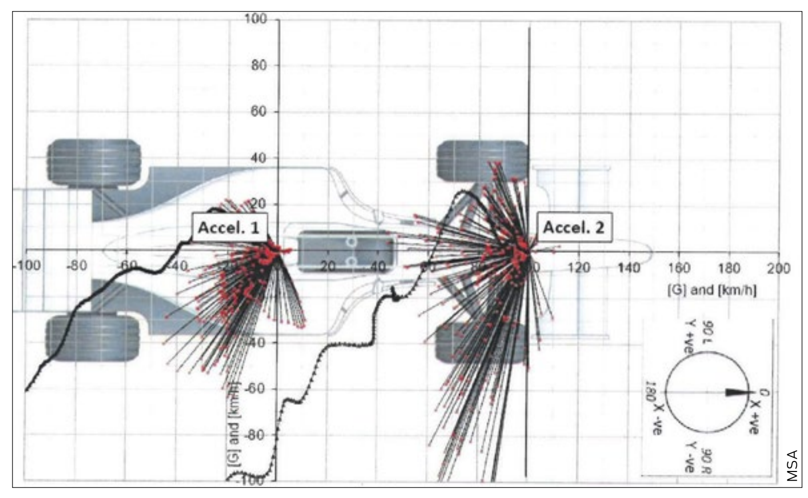
Der Fahrer soll in Zukunft einfacher den bordeigenen Feuerlöscher aktivieren können. Die Rennstrecken stehen ebenfalls in der Pflicht. Die FIA verlangt eine noch bessere Ausrüstung bei der Feuerbekämpfung, speziell wenn die Batterie daran beteiligt ist. Zusätzlich stehen noch die Protokolle der Rettungsaktion und die Datenerfassung auf dem Prüfstand. Erstaunlicherweise nimmt der Bericht keine Stellung zu den Faktoren, die Grosjean das Leben gerettet haben. Die vordere Crashstruktur, die dem ersten Aufprall die Energie genommen hat, wird genauso wenig erwähnt wie das Chassis, der Überrollbügel, der Halo oder der Nackenschutz. Möglicherweise deshalb, weil die Rotation des Autos um seine Längsachse der lebensrettende Faktor war. ■



Feuerbekämpfung: Die Flammen waren erst nach 2.19 Minuten gelöscht



Eingeschränkter Ausstieg: Die Leitplanke versperrte zum Teil den Fluchtweg



Der Unfall in Bildern: Zu sehen sind zwei Einschläge innerhalb von 85 ms



Schutzpanzer: Die Überlebenszelle war am Boden stark beschädigt

FORMULA MOTORSPORT LTD

Neuling David Beckmann setzte mit der Bestzeit am ersten Tag ein Ausrufezeichen

Generalprobe für Junioren

Kurz bevor die Königsklasse in Bahrain ihre ersten Runden drehte, standen an gleicher Stelle schon die Formel-2-Testfahrten auf dem Programm. Die schnellste Zeit setzte am Ende Renault-Junior Christian Lundgaard.

Von: **Tobias Grüner**

Wer wird der Nachfolger von Mick Schumacher? An den drei Testtagen auf dem Bahrain International Circuit bekam das 22-köpfige Fahrerfeld der Formel-2-Saison 2021 eine erste Gelegenheit, sein Talent unter Beweis zu stellen. Besonders im Fokus standen dabei natürlich die Neulinge. Mit Oscar Piastri (Prema) und Théo Pourchaire (ART) wagten die beiden Punktbesten der letzten Formel-3-Saison den Aufstieg. Aber auch die deutschen Farben sind nach dem Wechsel von Schumacher in die Königsklasse noch vertreten. David Beckmann fand einen Platz bei Charouz, Lirim Zendeli sicherte sich eines der Cockpits bei MP Motorsport.

Die großen Meisterschaftsfavoriten waren aber alle schon letzte Saison in der zweiten Formel-Liga am Start. Robert Shwartzmann trägt im zweiten Jahr bei Prema die Startnummer 1. Der Ferrari-Junior schielt nach einer guten Rookie-Saison bereits auf einen Platz bei Alfa Romeo in der Königsklasse. Für die Beförderung müsste der Russe aber wohl schon den Titel gewinnen, was vor allem die Renault-Junioren Guanyu Zhou (Uni-Virtuosi) und Christian Lundgaard (ART) verhindern wollen.

Im Gegensatz zur Formel 1, die jeden Tag acht Stunden in Bahrain testete, wurde die Strecke für die Junioren täglich nur jeweils sechs Stunden freigegeben. Im Fokus standen bei allen Teams hauptsächlich Dauerläufe. Es galt die neuen Pirelli-Reifen kennenzulernen und viele Daten zu sammeln. Sowohl bei der harten als auch der mittelharten Sorte haben die Italiener eine neue Mischung gebacken, weil man mit den Ergebnissen der ersten Saison auf den 18-Zoll-Rädern im Vorjahr noch nicht ganz zufrieden war.

Lundgaard Schnellster

Zwischendurch ließen die Ingenieure aber auch immer mal wieder etwas Sprit ab und schickten ihre Schützlinge mit frischen Gummis auf Zeitenjagd. Die schnellste Runde setzte am Ende Christian Lundgaard. Der Däne umrundete den 5,142 Kilometer langen Wüstenkurs in der Frühsitzung von Testtag 2 in 1.41.697 Minuten – drei Zehntel schneller als der Rest des Feldes. Überraschend setzte der niederländische Rookie Bent Viscaal die zweitschnellste Zeit. Der 21-Jährige verfügt bei Trident nur über einen Vertrag für den Saisonauftakt. Die gute Vorstellung in Bahrain könnte ihm eine längerfristige Anstellung einbringen.

Robert Shwartzman hielt sich mit schnellen Runden noch etwas zurück. In der Gesamttabelle belegte der Prema-Pilot Rang 8. Auch das deutsche Duo landete im Mittelfeld, was man aber nicht überbewerten sollte. Beckmann konnte mit der Bestzeit direkt am ersten Tag immerhin ein kleines Ausrufezeichen setzen. Auch der Schweizer Ralph Boschung (Campos) landete einmal ganz oben im Klassement – in der Nachmittagssession des Abschlusstages.

Beim Auftakt-Wochenende in Bahrain (26.–28. März) wird zum ersten Mal das neue Format ausprobiert. Die Quali am Freitag bestimmt künftig die Aufstellung für das Hauptrennen am Sonntag. Am Samstag sind nun zwei Sprints vorgesehen. Beim Start zum ersten Lauf werden die Top-Ten der Qualifikation umgedreht. Beim zweiten Sprint wird das Reverse Grid aus den schnellsten zehn Piloten von Lauf 1 gebildet. ■

ZEITENTABELLE

	Fahrer	Beste Runde
1.	Christian Lundgaard	1.41,697 min
2.	Bent Viscaal	1.42,028 min
3.	Marcus Armstrong	1.42,038 min
4.	Dan Ticktum	1.42,185 min
5.	Liam Lawson	1.42,218 min
6.	Jüri Vips	1.42,224 min
7.	Guanyu Zhou	1.42,246 min
8.	Robert Shwartzman	1.42,257 min
9.	Théo Pourchaire	1.42,347 min
10.	Lirim Zendeli	1.42,356 min
11.	Roy Nissany	1.42,419 min
12.	Ralph Boschung	1.42,427 min
13.	Oscar Piastri	1.42,462 min
14.	Richard Verschoor	1.42,522 min
15.	Felipe Drugovich	1.42,570 min
16.	David Beckmann	1.42,587 min
17.	Jehan Daruvala	1.42,619 min
18.	Marino Sato	1.42,920 min
19.	Guilherme Samaia	1.43,129 min
20.	Matteo Nannini	1.43,159 min
21.	Gianluca Petecof	1.43,219 min
22.	Alessio Deledda	1.45,076 min



FORMULA MOTORSPORT LTD

Christian Lundgaard führte die Gesamttabelle an



FORMULA MOTORSPORT LTD

Starker Schlussspurt des Schweizers Ralph Boschung

Formel 1

Sprint-Quali kommt

Die Formel 1 wird in Silverstone, Monza und Interlagos am Samstag ein Qualifikations-Rennen über 100 Kilometer testen. Für die Top 3 gibt es Punkte. Das Ergebnis am Samstag ist die Startaufstellung.

Von: **Michael Schmidt**

Das Sprint-Rennen kommt, darf aber nicht so heißen. Um dem Grand Prix am Sonntag keinen Glanz wegzunehmen, wird das Mini-Rennen am Samstag offiziell Sprint-Qualifying genannt. In Silverstone, Monza und Interlagos folgt auf die gewohnte Qualifikation am Freitag ein Rennen über 100 Kilometer am Samstag, dessen Ergebnis dann die Startaufstellung für den Grand Prix am Sonntag ergibt. Darauf haben sich die Teamchefs in Bahrain mündlich verständigt. Die Bestätigung erfolgt per E-Vote vor dem Saisonstart.

Für die ersten drei Plätze beim Sprint gibt es drei, zwei und einen WM-Punkt. Die Teams dürfen zwischen den beiden Rennen die Bremsen tauschen und alle Teile, die bei Unfällen beschädigt wurden. Auf die Motoren kommt keine größere Belastung zu, weil das zweite freie Training am Freitag entfällt und die Trainingssitzungen ohnehin kürzer sind. Die Premiere wurde aus logistischen Gründen mit Rücksicht auf die Transportkosten von Montreal nach Silverstone verlegt. ■


XPB

Der Sieger der Sprint-Qualifikation soll drei WM-Punkte bekommen

Formel 1

Pirelli senkt Luftdruck

Bei Pirelli ist man mit den Testfahrten in Bahrain zufrieden. Die neuen Reifen haben gut funktioniert. Was die Rundenzeiten angeht, fiel der Rückgang kleiner aus als erwartet.

Von: **Tobias Grüner**

Die Saison 2021 war noch weit entfernt, da schimpften die Piloten schon über die neuen Reifen. Nach dem ersten Abu-Dhabi-Test im Dezember klagten viele Piloten über mangelnden Grip. Doch in Bahrain fiel das Jammern deutlich leiser aus. „Wenn man alle Faktoren mit einberechnet, dann scheint bei der Rundenzeit kein großer Unterschied zu bestehen“, analysiert Pirelli-Sportchef Mario Isola.

Nach dem Blick auf die Daten konnte der Italiener zufrieden berichten, dass die neuen Gummis funktioniert haben wie erwartet. Körnen war gar kein Thema. Nur bei Temperaturen von 34° C am ersten Tag kämpften die Piloten mit Überhitzungserscheinungen. „Nach Blick in die Telemetrie haben wir dann den Luftdruck um 1,5 PSI gesenkt. Das hat die Hitzeentwicklung reduziert und die Balance verbessert.“

Die neue und robustere Reifengeneration wurde aus Sicherheitsgründen eingeführt, um auf die immer schneller werdenden Autos zu reagieren. Dazu wollte die FIA mit Aerodynamik-Einschnitten auch noch den Abtrieb um zehn Prozent reduzieren. „Davon sind aber nach ersten Schätzungen nur noch vier bis fünf übrig“, rechnete Isola vor. „Deshalb war es gut, dass wir auch an den Reifen Hand angelegt haben.“ Das neue Produkt aus dem Hause Pirelli erlaubt es, nun mit den Luftdrücken bei allen Rennen tendenziell etwas runterzugehen. „Wenn die Teams aber wieder mehr Abtrieb finden und die Belastungen steigen, müssen wir natürlich wieder reagieren.“ ■


MOTORSPORT IMAGES

Nach dem F2-Test bot die Strecke viel Grip – doch dann kam der Sandsturm

NACHRICHTEN

HÜLK BEI MERCEDES

Nico Hülkenberg steht kurz vor einem Testvertrag mit Mercedes. Der 179-fache GP-Teilnehmer soll bei Mercedes, Aston Martin und McLaren einspringen, wenn einer der Stammpiloten krank oder verletzt ist. Seine drei kurzfristigen Einsätze bei Racing Point 2020 haben Toto Wolff überzeugt. Hülkenberg ist ein Mann für alle Fälle. „Es macht Sinn, wenn Nico als Ersatz bei den Mercedes-Teams einspringen könnte. Jetzt fehlt nur noch die Unterschrift.“

BAHRAIN LÄSST IMPFEN

Das Königreich von Bahrain hat der gesamten Formel-1-Familie ein Impfangebot gemacht. Ferrari und Alpha Tauri haben sich fast vollständig mit dem Biontech-Pfizer-Vakzin impfen lassen. Unter den Fahrern auch Sergio Pérez, Carlos Sainz und Kimi Räikkönen. Andere Teams stellten es ihren Mitarbeitern frei.
Für Alfa-Romeo-Teamchef Frédéric Vasseur kam der Aufruf zu spät. Er wurde vor Abflug positiv getestet. Wahrscheinlich falscher Alarm.

TRAUER UM TV-LEGENDE

Murray Walker ist im Alter von 97 Jahren gestorben. Die Reporter-Legende galt in seiner aktiven Zeit zwischen 1970 und 2001 als die „Stimme der Formel 1“. Sein Co-Kommentator James Hunt sagte einmal über Walker: „Murray berichtet so emotional, als würden seine Hosen in Flammen stehen.“

GREENE GESTORBEN

Keith Greene war 1967 und 1968 britischer Tourenwagen-Meister und hat zwischen 1960 und 1962 drei Grands Prix bestritten. Zwei Mal in einer Eigenkonstruktion namens Gilby, die von seinem Vater an den Start gebracht wurde. Später war Greene Teammanager bei Spice, Rondeau, Nissan, Alan Mann und Richard Lloyd. Der Engländer starb am 8. März im Alter von 83 Jahren.



ARTURO RIVAS

So sieht der neue Glickenhaus 007 aus, mit dem sich James Glickenhaus den Traum von Le Mans erfüllt

GLICKENHAUS

James Glickenhaus ist ein Visionär, der kein Blatt vor den Mund nimmt. Mit dem Hypercar Glickenhaus SCG 007 tritt er bei den europäischen Läufen in der FIA-Langstreckenweltmeisterschaft gegen Toyota an. Wie gut sind die Newcomer vorbereitet und was erhofft man sich?

Von: **Andrew Cotton**

Sie haben mit Ihrer Offenheit zur Technologie und den Reaktionen in den digitalen Medien bei den Fans offenbar einen Nerv getroffen.
Das ist unheimlich erfreulich. Ich verstehe die Geheimniskrämerei der anderen nicht. Ich meine, würde ich eine Idee von Toyota klauen, nur weil sie mir die Unterseite des Autos zeigen? Das ist ein Scherz. Diese Autos sind fertig. Sie sind spezifiziert und es ist eine Balance-of-Performance-Serie. Die Aerodynamik-Vorgaben sind nicht so anspruchsvoll. Toyota hat sich vielleicht für die ultimative Aero entschieden. Wir wollten unser Auto stylen.

Und Toyota setzt ja im Gegensatz zu Ihnen auch auf Hybrid-Technik.
Ich verstehe auch nicht, warum sie sich für den Hybrid entschieden haben. Was ist der Zweck? Damit sie als grün angesehen werden können? Die Technologie, das Geld und die zusätzliche Komplexität, die es braucht, ist einfach Quatsch.

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Auto bisher?
Ich finde unser Auto großartig, es sieht toll aus, es ist schnell und es ist langlebig. Wir haben in Monza ohne Probleme getestet. Die Fahrer konnten gut aus dem Auto herausschauen, hatten viel Überblick und sie lieben es. Wir haben noch Entwicklungsarbeit zu leisten, um das Herunterschalten richtig hinzubekommen und mit den Turbos umzugehen. Aber das Auto ist schnell.

Was erwarten Sie vom Kräftemessen mit Toyota?
Hier gibt es mehrere Probleme. Sie haben bereits eine 10-Kilogramm-Strafe im Vergleich zu uns bekommen. Denn das größte Problem, das der ACO hat, ist,

„Es braucht Ehrlichkeit und eine transparente BOP“

dass sie über vier Stints 20 Sekunden schneller sind als wir. Da macht sich der Vorteil eines Hybriden beim Reifenabbau bemerkbar. Sie müssen uns also über vier Stints schneller machen als Toyota, dann sind wir gleichauf. Aber wie sollen sie das schaffen?

Eine schwierige Aufgabe.
Das andere Problem ist, dass diese Autos in Le Mans eine Renn-Rundenzeit von 3.30 Minuten fahren. Und das wird nicht schneller sein, es sei denn, die Reifen sind deutlich schneller als heute. Wir sind das einzige Hypercar mit Hinterradantrieb, das es gibt. Also wird die gesamte Reifenentwicklung an unserem Auto vorgenommen. Die IMSA-Leute waren wirklich unglücklich, weil sie Reifen haben wollen, die für ihr Chassis entwickelt werden. Und Michelin fragt: Warum? Die andere Sache ist, dass unser Auto sehr ausbalanciert ist, sodass man keine riesigen Setup-Änderungen vornehmen muss, um das Untersteuern loszuwerden. Wenn man ein Auto hat, das nicht ausbalanciert ist, muss man Sturz und Nachlauf einbauen, und das tötet dann die Reifen. Wir haben ein sehr gut fahrendes Auto, und damit sind die Reifen für uns kein Thema mehr.

Für die anderen aber nicht.
Und jetzt mal etwas Seltsames: Ich glaube, dass Toyota – und das ist eine reine Vermutung – nicht will, dass sie noch mehr Gewicht reinbekommen. Ich glaube, dass sie Angst haben, ein ohnehin schon schwierig auszubalancierendes Auto aus dem Gleichgewicht zu bringen. Wir haben 100 Kilogramm Ballast in unserem Auto und werden in der zweiten Version des Chassis, die gerade gebaut wird, noch mehr mitnehmen. Aber wir wurden gefragt, wie viel mehr Leistung wir in der Langstreckenspezifikation fahren könnten. Ich denke, um diese 20 Sekunden über vier Stints auszugleichen, wollen sie, dass wir mehr Leistung fahren. Es wären tatsächlich 20 Prozent mehr Leistung über 30 Stunden auf dem Prüfstand möglich. Im Qualifying-Trimm können wir 1400 PS produzieren, also ist der Motor kein Problem.

Wenn die Geschwindigkeit erhöht wird, muss man auch die LMDh berücksichtigen.
Die LMDh-Autos werden nicht in der Lage sein, 20 Prozent mehr PS zu leisten. Die Hybridleistung wird ihnen helfen, aber sie werden mehr brauchen. Darf man ein Hybridsystem auch bei Regen fahren? Können sie es unterhalb einer bestimmten Geschwindigkeit betreiben? Ich nehme an, sie werden es tun, weil es ein Hinterradantrieb ist. Aber was bedeutet das für die Reifen?

> „Keiner will das laut sagen. Aber die gute Nachricht ist, dass ich keinen Vorstand habe – also kann ich auch nicht gefeuert werden.“
>
> James Glickenhaus

Sie haben öffentlich gesagt, dass die LMH-Autos in der IMSA nicht konkurrenzfähig sein werden und die LMDh-Autos in Europa nicht schnell sind. Warum?
Ich habe gesagt, dass bis zu dem Tag, an dem die Fans wirklich glauben können, dass ein LMDh-Auto die 24 Stunden von Le Mans und ein LMH-Auto die 24 Stunden von Daytona gewinnen kann, keine Konvergenz und kein glaubwürdiger Weg in die Zukunft möglich ist. Die sanktionierenden Gremien müssen ehrlich werden. Wenn sie keinen Weg finden, 100 Prozent Ehrlichkeit und eine transparente BOP zu haben, ist die ganze Sache sinnlos. Jeder im Internet sagt, dass ich Scheiße verzapfe und Porsche beleidige. Wie könne ich glauben, dass sie nicht konkurrenzfähig sein werden? Wovon reden die denn? Der Porsche, der 2023 Rennen fahren wird, ist nicht der 919. Es ist ein LMP2-Chassis mit einem Porsche-Motor und einem speziellen Hybridsystem und dem Branding auf der Karosserie. Keiner will das laut sagen, aber die gute Nachricht ist, dass ich keinen Vorstand habe – also kann ich nicht gefeuert werden.

Können Sie dieses Jahr Rennen gewinnen?
Der Toyota wird der Schnellste sein, es sei denn, sie haben Probleme mit der Zuverlässigkeit. Wenn sie die nicht haben, werden sie auf jeden Fall schneller sein. Wir wiegen das Gleiche, wir sind beide ziemlich robust. Sie könnten uns davonfahren, aber ich denke, der ACO wäre sehr unglücklich, wenn das passieren würde. Denn ich glaube nicht, dass man ein besseres LMH-Auto mit Zweiradantrieb ohne Hybridantrieb bauen kann. Ich sage nicht, dass Toyota nicht ein Auto bauen kann, das etwas besser ist, aber es ist keine Größenordnung. Entweder werden wir wirklich nah dran sein und sie werden es richtig hinbekommen haben – in diesem Fall wird es darum gehen, wer die wenigsten Fehler macht und ob sie irgendwelche Zuverlässigkeitsprobleme haben – oder einer von uns wird viel schneller sein als der andere. Ich hoffe, dass wir ziemlich gleichmäßig sind und es auf die Zuverlässigkeit ankommt. Je mehr Elektronik drin ist, desto größer ist die Chance, dass etwas schiefgeht.

Wie sieht der Testplan aus?
Wir fahren nach Vallelunga, dann nach Monza, dann nach Aragon, und während wir testen, werden wir unsere letzte Windkanal-Homologation für den Prolog in Spa machen. Dort werden wir wahrscheinlich mit einem Auto auftauchen. Wir könnten eventuell mit zwei Autos antreten, und wenn keine Katastrophe passiert, ist unser Plan, dass wir in Spa, Monza, Portimão und Le Mans dabei sind und sehen, wo wir stehen.

Was halten Sie von der Verschiebung der europäischen Rennen?
Die Saison sollte meiner Meinung nach im Juni beginnen. Wir werden sehen, wohin es mit Spa geht. Aber ich glaube nicht, dass es hier viele Chancen gibt. Der Nürburgring wird seine VLN-Rennen austragen. Aber ohne Fans. Also wer wird hingehen? Wohlhabende Leute, die Teams dafür bezahlen, dass sie Rennen fahren dürfen – aber ihre Familie darf nicht zuschauen? Ich denke, dass sie das für eine Weile aufschieben sollten, weil sie damit echten wirtschaftlichen Schaden anrichten. Es wird vielen schwerfallen, wieder ein komplettes Programm zu fahren. Ich hätte Portimão (im April) machen können, aber was ist der Zweck? Warum sollte ich es überstürzen? Dieses Auto wird fünf Jahre lang gut sein und es wird nur noch besser werden.

Denken Sie nicht, dass es besser ist, Rennen zu fahren und die Vorteile des Internets zu nutzen?
Ich bin mir nicht sicher, ob es einen wirklichen Wert hat. Wir hatten ernsthafte Sponsoren, aber die haben kein Interesse an Digitalem. Letzte Woche hatten wir fünf Millionen Social-Media-Interaktionen, und als Sponsor würde man denken, dass das eine großartige Gelegenheit ist – aber es gibt kein Interesse. Ich fahre Rennen, weil es für mich wirtschaftlich Sinn macht – es verkauft Autos. Aber wenn ich Portimão nicht mache, würde ich nicht ein Auto weniger verkaufen. Meine Kunden lieben es, dass ich am Nürburgring und bei der Baja fahre. Und ich gehe nach Le Mans, weil es ein Traum von mir ist. Es ist Performance-Kunst. ■



James Glickenhaus

Geburtstag: 24.07.1950
Geburtsort: New York
Herkunftsland: USA



Konstant und schnell: Der Zakspeed-Mercedes holte den GTWS-Titel

GTWS/FROZENSPEED

Zakspeed Meister

Die GT Winter Series hat im Motorland Aragón ihre Saison beendet. Das Zakspeed-Team sicherte sich mit Robert Haub und Gabriela Jilkova den Titel.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Duo auf dem Mercedes-AMG GT4 ging schon als Tabellenführer ins Finale und musste den Platz an der Spitze eigentlich „nur“ noch verteidigen. Doch in Form des Teams Schnitzelalm Racing betrat in der GTS-Klasse noch mal ein starker Gegner die Bühne. So holte NLS-Juniormeister Marcel Marchewicz nicht nur die Pole-Position, sondern auch den Sieg – sowohl in der Klasse als auch im Gesamtklassement. Zakspeed-Pilot Haub landete auf dem vierten Platz, der nach einer Strafe für Pal Pettersen Berg (Porsche) noch zum dritten Platz wurde.

Berg als Spitzenreiter der Cup-R-Klasse kämpfte auch um die Gesamtsieg. Zu Beginn übernahm er die Spitze und sah lange wie der Sieger aus. Aber Schnitzelalm-Pilot Marchewicz ließ sich nicht abschütteln und jagte Berg in einen Dreher. Der fiel auf Platz 2 zurück – nach einer Strafe sogar bis auf P6. Den Sieg in der „Cup R“ und den zweiten Gesamtrang erbte Tim Hendrikx im Porsche von Laptime Performance.

!

Die Top 3 der Meisterschaft fuhren in drei völlig unterschiedlichen Klassen. Am Tabellenstand zeigt sich die im Vorfeld erhoffte Vielfalt und Chancengleichheit.

Haubs zweiter Klassenrang reichte schon, um den Titel für sich und seine Fahrpartnerin zu sammeln. Jilkova, die für den zweiten Lauf den Zakspeed-AMG übernahm, konnte also befreit auffahren. Und die Kür gelang auch unter Mithilfe des Technikteufels bei Schnitzelalm: Marchewicz, der sich erneut die Pole gesichert hatte, rollte noch in der Einführungsrunde mit einem defekten Hauptbremszylinder neben der Strecke aus. Beim Aufladen auf den Abschleppwagen wurde der GT4-Renner dann auch noch leicht beschädigt.

Der Kampf um den Sieg war jedoch wieder der von Berg gegen einen AMG GT4 – diesmal dem von Jilkova. Die schnelle Tschechin fuhr die schnellste Rennrunde, konnte Berg aber nach einem sehenswerten Kampf um die Spitze nicht von seinem ersten GTWS-Laufsieg abhalten. Zudem setzte es auch für Jilkova eine Strafe, sodass sie vom zweiten auf den sechsten Platz zurückfiel. Durch Jilkovas Strafe rutschte Hendrikx erneut auf den zweiten Platz vor, Platz 3 ging an Andrius Zemaitis im GT4-Porsche vom Team Pro-Rallye Racing.

Planungen für 2022 laufen

Hinter den Meistern von Zakspeed reihte das Black Falcon/All4Track-Duo Axel Sartingen und Daniel Schwerfeld ein – trotz Abwesenheit beim Finale. Der dritte Meisterschaftsrang ging an Tim Neuser, der sich für Schnitzelalm Racing in der BMW-M240i-Cup-Klasse durchsetzen konnte. So landeten Fahrerbesetzungen aus drei verschiedenen Klassen auf den ersten drei Tabellenplätzen, wodurch sich die von Serien-Promoter Gedlich Racing erhoffte Vielfalt und Chancengleichheit tatsächlich zeigt.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen und der im Winter wieder zugespitzten Pandemie-Situation ziehen die Organisatoren eine positive Bilanz für die Saison 2021: „Alle Läufe konnten ohne Verschiebungen ausgetragen werden und die Qualität der Teilnehmer und des sportlichen Wettkampfs ist erneut gewachsen.“ Und es geht weiter: Die Planungen für die Winter-Saison 2022 auf der Iberischen Halbinsel laufen schon. ■



Erbitterter Kampf um die Führung in Aragón: Berg gegen Marchewicz

GTWS/FROZENSPEED



So sehen Champions aus: Robert Haub und Gabriela Jilkova

GTWS/FROZENSPEED



XPB.CC

Sportwagen-WM (WEC)/24h Le Mans

62 Autos in Le Mans am Start

Der ACO hat die Teilnehmerliste für die 89. Ausgabe der 24h Le Mans veröffentlicht – darunter sind auch einige deutsche Neuzugänge. Der Langstreckenklassiker findet vom 21. bis zum 22. August statt.

Von: **Bianca Leppert**

Unter besonderer Beobachtung steht dabei die neue Hypercar-Klasse, die erstmalig ausgetragen wird. Hier treten fünf Autos an. Neben zwei Toyota Gazoo Racing GR010 Hybrid bringt Glickenhaus zwei Exemplare des neuen SCG007 an den Start. Dazu gesellt sich ein Alpine A480 Gibson.

Daneben sind 25 LMP2-Prototypen gemeldet, die damit das größte Aufgebot stellen. Die Mehrzahl der Mannschaften setzt auf die Kombination Oreca 07 – Gibson. Nur zwei Mal findet sich der Ligier JSP217 – Gibson in der Starterliste.

Die LMGTE Pro-Autos sind mit sieben Nennungen vertreten. Hier feiert Corvette das Le Mans-Comeback mit zwei Autos und schickt erstmals die Chevrolet Corvette C8.R an der Sarthe ins Rennen. Konkurrenz bekommen die Amerikaner von Ferrari mit AF Corse und dem Porsche-Werksteam mit jeweils zwei Einschreibungen. Das Weathertech Team komplettiert die Klasse mit einem weiteren Porsche.

Mit gleich 24 Autos ist in der LMGTE Am Spannung garantiert. Hier mischen neben den alten Bekannten Proton und Project 1 neuerdings auch zwei weitere deutsche Teams mit. Herberth Motorsport hatte sich das Le Mans-Ticket mit dem Meistertitel in der Asian Le Mans-Serie gesichert, tritt aber überraschend mit Ferrari statt Porsche an. Rinaldi Racing ist ebenfalls neu dabei und vertritt die Ferrari-Farben. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

UMSTRUKTURIERUNG BEI BMW

Gerüchte gab es schon länger, nun ist es offiziell: Die Motorsportabteilung von BMW wird ab April 2021 mit der BMW M GmbH zusammengelegt. Die neue Leitung von BMW M Motorsport übernimmt Mike Krack. Er war bisher BMW Head of Race and Test Engineering, Operations & Organisation und ist in unterschiedlichen Positionen bereits seit 2014 bei BMW. In seiner Funktion berichtet er an BMW M GmbH-Geschäftsführer Markus Flasch. Der hatte nach dem Abschied von Jens Marquardt im November 2020 kommissarisch als Motorsportchef übernommen.

HERBERTH IM GT MASTERS

Zuletzt hat Herberth Motorsport vermeldet, dass man mit zwei Porsche 911 GT3 R antritt. Einen Elfer pilotieren Robert Renauer und Sven Müller, der bereits in den Saisons 2017 und 2020 für die Bayern ins Lenkrad griff. Das zweite Auto wird von Klaus Bachler und Simona de Silvestro besetzt, die in dieser Konstellation beim Team75 Bernhard unterwegs waren.

BUHK MIT MARCIELLO

Neben Herberth verkündete auch HTP Winward den Verbleib in der Serie. Neben dem DTM-Engagement setzt man einen Mercedes-AMG GT3 für Maxi Buhk und Raffaele Marciello im ADAC GT Masters ein. Dabei holt man sich Unterstützung von Landgraf Motorsport für Einsatz, Equipment und Logistik. HTP Winward liefert das Engineering. Der neue Teamname wird zum Zungenbrecher: MANN-FILTER Team Landgraf - HTP WWR.

BOP FÜR NLS-SAISONAUFTAKT

Für den am 27. März geplanten Saisonauftakt der Nürburgring Langstrecken-Serie hat der Technikausschuss die Balance of Performance veröffentlicht. Vergleicht man die Einstufungen mit den Werten vom 24h-Rennen Nürburgring, die die letzte Referenz waren, ergeben sich bis auf Tankdetails keine Änderungen. Nach dem 24h-Rennen fanden keine NLS-Läufe mehr statt.



NLS

CORVETTE: ZWEI WEC-RENNEN

Corvette Racing wird die beiden WM-Läufe in Spa (WEC-Saisonauftakt) sowie das 24h-Rennen in Le Mans mit Werkseinsätzen bestreiten. Die beiden ebenfalls angedachten Starts in Portimão und Monza wurden jedoch wieder gestrichen: Weil beim IMSA-Rennen in Detroit nun auch die GTLM-Wagen startberechtigt sind, musste der Einsatz eine Woche später in Portimão aus logistischen Gründen gestrichen werden. Das WM-Rennen in Monza kollidiert mit dem IMSA-Rennen in Lime Rock.

„Es gibt nicht diesen einen Moment“

Hyundai-Motorsportdirektor Andrea Adamo spricht nicht über Technik. Egal, ob über aktuelle oder künftige. Bleibt also ein Gespräch über Strategien und Entscheidungen – bildhafte Vergleiche inbegriffen.

Von: **Reiner Kuhn**

Kurzer Rückblick auf den Saisonbeginn: Sie sagen, Sie und Ihr Team hätten im Vorfeld des Auftakts und während der Rallye Monte Carlo Fehler gemacht. Inwiefern?
Unser Autos und unsere Leistung waren einfach nicht so, wie sie sein sollten. Das hatte verschiedene Gründe, angefangen bei der Vorbereitung, wie man bei der Arctic Rallye sehen konnte.

Was haben sie beim zweiten WM-Lauf anders gemacht?
Oftmals sind es Kleinigkeiten. Vor der Monte waren wir womöglich einfach nicht in der Verfassung, in der wir hätten sein sollen. Direkt nach der Rallye Monza ging es zum Testen. Zudem belastet die Corona-Pandemie die Menschen – auch in unserem Team. Mal ist es Quarantäne, mal etwas anderes. Ich will nicht sagen: Jemand Bestimmtes hat einen Fehler gemacht. Ich glaube, wir waren etwas müde und nicht auf dem Level, auf dem wir hätten sein müssen. Dafür bin ich verantwortlich und damit derjenige, den man kritisieren sollte.

Ist es aktuell Ihre schwierigste Aufgabe, die Mitarbeiter zu motivieren?
Streichen sie das Wort „aktuell“. Motivierte Mitarbeiter sind der Schlüssel zum Erfolg. Nur wenn alle an einem Strang ziehen, kann man erfolgreich agieren.

Thierry Neuville sagte, nach dem verpatzten Auftakt hätten Sie einige Positionen im Team verändert, was sich positiv auswirkte. Verraten Sie uns, welche?
Keine Ahnung, was oder wen er meinte. Da müssen Sie ihn fragen. Ich habe weder bei der Monte noch danach irgendwelche Positionen verändert.


HYUNDAI

Sie lassen Ihre Werksfahrer öfter bei kleineren Rallyes starten. Ist diese konsequente Vorbereitung ein Schlüssel zum Erfolg?
Es gibt nicht den Schlüssel zum Erfolg und ebenso wenig das eine Problem. Gewinnen ist genauso die Summe von verschiedenen Faktoren wie verlieren. Wenn jemand fragt: „Wo haben Sie die Rallye oder Meisterschaft gewonnen oder eben verloren?“, kann ich nur antworten: Es gibt nicht diesen einen Moment, es sind immer mehrere. Im Fußball gewinnt man auch nicht, nur weil man ein Tor geschossen, sondern weil man mehr Punkte geholt hat.

Haben Sie ein Erfolgsrezept?
Ein Rezept wäre eine schöne Sache. Lassen Sie es mich es so umschreiben: Steine sind komprimierter Staub. Wenn ich also sehe, dass sich irgendwo zwischen den einzelnen Gangrädern Staub ansammelt, will ich das schnellstmöglich säubern, bevor Steine daraus werden. Ich versuche, das System zu ölen, bevor es hakt. Der Vergleich mag hinken, aber Einstein sagte mal: Du hast eine Sache nur dann richtig verstanden, wenn du in der Lage bist, sie deiner 80-jährigen Oma in einfachen Worten zu erklären. Soll heißen: Leute, die Dinge in komplizierten Worten erklären, wollen damit nur mehr Aufmerksamkeit erhalten. Die Kunst ist es, komplizierte Sachverhalte so einfach zu erklären, dass jeder folgen kann. Dann flutscht es auch.

> „Ich bin zuversichtlich, dass es bald eine Entscheidung gibt. Wir haben Ideen und Konzepte, aber weder einen Prototyp und schon gar kein Testauto.“
>
> Andrea Adamo

Zu welchen Rallyes schicken Sie Ihre WRC-Teams vor der Rallye Kroatien?
Keine Ahnung. Nun analysieren wir Thierrys (Neuville) Testlauf in Italien, und dann wird entschieden, wie die optimale Vorbereitung auf die Asphalt-Rallye in Kroatien aussehen könnte. Aber nicht die Fahrer entscheiden dies, sondern ich. Würde ich diese Entscheidungen die Fahrer oder die Ingenieure treffen lassen, könnten wir womöglich auch Formel 1 fahren. Es mein Job, das vorhandene Budget so einzusetzen, dass wir in der Lage sind, einzelne Rallyes und die WM zu gewinnen. Motorsport ist ein Marketing-Instrument, je mehr Bilder und Meldungen, desto besser. Auch bei einer kleinen Rallye kann man die Marke Hyundai emotionalisieren.

Wie wichtig ist Ihnen dabei ein Fahrer-Titel?
Der erneute Gewinn des Hersteller-Titels genießt höchste Priorität. Da die Fahrer daran einen großen Anteil haben, ergibt es sich von selbst, dass wir sie bestmöglich unterstützen, damit ein Hyundai-Pilot auch den Fahrer-Titel holt.

Hyundai hat zahlreiche Hybrid- und vollelektrische Fahrzeuge im Angebot, ein WM-Engagement mit dieser Technologie über diese Saison hinaus wäre schlüssig. Wann wird dazu etwas bekannt gegeben?
Keine Ahnung.

In zehn Monaten beginnt die Saison 2022 mit neuen Hybridautos. Rennt Ihnen nicht die Entwicklungszeit davon?
Ich hoffe nicht. Im Moment müssen wir abwarten. Aber ich bin zuversichtlich, dass es bald eine Entscheidung gibt. Wir haben Ideen und Konzepte, aber weder einen Prototyp und schon gar kein Testauto. Bekommen wir grünes Licht, legen wir die Hebel um und geben Vollgas. ■

!

Andrea Adamo

Geburtstag: 25. Mai 1971
Geburtsort: Cuneo (I)
Herkunftsland: Italien

BERUFLICHE STATIONEN
1995–2008: Alfa Corse/Abarth (DTM, Supertouring, S2000)
2009: N.Technology
2011: Freier Berater
2012: Honda Racing
2015: Alfa Romeo
ab Dezember 2015: Hyundai Motorsport GmbH, Kundensport-Manager,
2019 Hyundai-Teamdirektor



Zum letzten Mal mit Verbrennern: Die Supercars treten 2021 bei acht WM-Rennen an

RED BULL

Rallycross-WM

2021 nur in Europa

Kaum hat die WRC Promoter GmbH die Vermarktung der Rallycross-WM übernommen, arbeitet man mit Hochdruck am Kalender. Pandemie-bedingt wird 2021 nur in Europa gefahren - Auftakt ist im Juni.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Terminplanung für die Rallycross-Saison läuft auf Hochtouren. Der neue Vermarkter der WM und EM, die in München ansässige WRC Promoter GmbH, ist in abschließenden Gesprächen mit den Veranstaltern und Teams, um der FIA einen Kalender-Vorschlag präsentieren zu können. Schon jetzt ist klar: Der für Ende Mai geplante Auftakt in Spa-Francorchamps soll ans Saisonende rücken und im Herbst das Finale bilden.

Noch fehlen einige verbindliche Zusagen. Läuft alles nach Plan, soll es im Juni mit den ersten Rennen in Skandinavien – Hell in Norwegen und Kouvola in Finnland – losgehen. Insgesamt sind acht WM-Läufe an sieben Rennwochenenden (eine Doppelveranstaltung) geplant, darunter auch ein Gastspiel am Nürburgring. Mit weiteren Auftritten in Höljes, Lohéac und Barcelona basiert der diesjährige WM-Kalender auf den von der FIA im Dezember veröffentlichten Europa-Terminen.

Die neue, rein elektrische RX2e-Serie, die mit rund 335 PS starken Allradlern von QEV-Technologies als Markenpokal ausgetragen wird, bildet die Vorstufe zur Elektrifizierung in der Rallycross-Weltmeisterschaft. Sie soll bei sechs Rennen an den Start gehen. Die in dieser Saison bei ausgewählten WM-Läufen stattfindende EM umfasst nach gegenwärtigem Planungsstand vier Läufe, die für frontgetriebene Super-1600-Autos vorbehaltene RX3-Serie wohl fünf Rennen.

Die WM-Saison 2022 soll dann ganz im Zeichen der neuen RX1e-Allradler stehen. Diese werden mit einem einheitlichen, 680 PS starken Elektro-Kit ausgestattet, der eine Beschleunigung von null auf hundert Stundenkilometer in weniger als zwei Sekunden ermöglichen wird. Die bisherigen Supercars der Top-Kategorie werden von 2022 an international nur noch in der Rallycross-EM zum Einsatz kommen. ■

Rallye-WM

Erfolgreicher Testlauf

Erster Sieg für Thierry Neuville und Copilot Martijn Wydaeghe. Während das Hyundai-Duo im i20 Rally2 die Rally Il Ciocco gewann, flog Werkskollege Craig Breen heftig ab.

Die Vorbereitung auf den nächsten WM-Lauf in Kroatien (22. bis 25. April) verlief für Thierry Neuville wunschgemäß. Zusammen mit seinem neuen Beifahrer Martijn Wydaeghe gewann er die Rally Il Ciocco, den mit insgesamt knapp 100 Teams und 35 Rally2-Fahrzeugen breit und top besetzten Auftakt zur italienischen Meisterschaft.

Im Kundensportmodell Hyundai i20 Rally2 siegte das belgische Werksduo mit 22,7 Sekunden vor Stefano Albertini (Skoda Fabia Rally2). Dritter wurde dessen Markenkollege Giandomenico Basso mit 31,4 Sekunden Rückstand. Für Hyundai war auch Craig Breen in der Toskana mit dabei, schied aber nach einem Unfall auf der fünften Prüfung vorzeitig aus. Albert von Thurn und Taxis (Skoda) beendete die Rallye auf Platz 20. ■ RK



TODISCO

Thierry Neuville (v.) und Martijn Wydaeghe schießen sich immer besser ein

WRC2

Östberg kehrt zurück

Nun also doch: Neben der ungarischen Meisterschaft wird Mads Östberg mit einem Citroën C3 Rally2 ab der Rally Kroatien seinen WRC2-Titel verteidigen.

Die Verhandlungen haben länger gedauert, aber nach zwei WM-Einsätzen als TV-Experte kehrt Mads Östberg ans Steuer zurück. Doch anders als im Vorjahr, in dem der Norweger als Citroën-Werksfahrer die Weiterentwicklung des französischen Kundensportmodells vorantrieb und mit vier Siegen den WRC2-Titel feierte, wird der C3 Rally2 nun vom ungarischen TRT-Team eingesetzt.

Die im Januar bekannt gegebene Zusammenarbeit umfasste erst nur die acht Läufe zur ungarischen Meisterschaft. Nun kommen zu Östbergs 132 WM-Starts weitere sieben Auftritte in der zweiten WM-Liga hinzu. Ein Saisonbeginn in Kroatien macht Sinn: So könnte sich der 33-Jährige zuvor beim Auftakt zur ungarischen Meisterschaft auf die Asphaltjagd einschießen. ■ RK



ROESELER

Will seinen WRC2-Titel im Citroën C3 Rally2 verteidigen: Mads Östberg

Die neue Mitte

Trotz widriger Bedingungen lässt sich M-Sports kleiner Turbo-Allradler gut in der Spur halten

Die entscheidende Lücke ist geschlossen. Die Kundensport-Spezialisten von M-Sport füllen die neue Rally3-Kategorie der FIA zuerst mit Leben. Und wir saßen schon jetzt am Fiesta-Steuer, um dem kleinen Turboallradler auf den Zahn zu fühlen.

Von: **Reiner Kuhn**

So groß die Vorfreude, so klar die vorgegebene Herangehensweise: Erst drehen wir ein paar Runden auf dem Silesia-Ring, einer auf halbem Weg zwischen Breslau und Krakau gelegenen Rennstrecke.

Los geht's im „Road-Mapping“, um bei nasskalten Bedingungen die Haftgrenze der Regenpneus auszuloten. Dann erhöhen wir mit lauwarmen Bremsen und Reifen die Schlagzahl im „Stage-Mode“ und zum exklusiven Abschluss darf der Gastfahrer dem Ford Fiesta Rally3 im nahe gelegenen Wald die Sporen geben. An meiner Seite: Junioren-Weltmeister Tom Kristensson.

Seine Anweisungen hielten sich in Grenzen. Die Bedienung des jungfräulichen Testträgers ist eigentlich klar, ebenso die Bedeutung des neuen Fahrzeugkonzepts: Die kleinen Turboallradler der Rally3-Kategorie sollen nach Jahrzehnten mit den seriennahen Gruppe-N-Mitsubishis und -Subarus das Bindeglied zwischen Profi- und Amateursport bilden.

Eierlegende Wollmilchsau

Das Konzept der neuen Mitte spricht für sich: Bartlomiej Urbanski, als Projektleiter bei M-Sport Polen und Vater des ersten Rally3-Boliden, rüstete einen frontgetriebenen Ford Fiesta auf Allradantrieb um. Das Ziel: ein möglichst robuster, flinker und zugleich preiswerter Wolf im Schafspelz.

In den zwei Jahren von der Idee bis zum fertig homologierten Modell wurden nur zwei wesentliche Punkte verändert: Der Einliter-Turbomotor musste einem kräftigeren 1,5-Liter weichen, später die auf kernigen Schotterpisten mitunter überforderte elektrische Lenkung einer hydraulischen. Beides macht das Auto stärker und effizienter, was sich schon nach wenigen Metern zeigt. Mit satten 400 Newtonmetern schiebt der von einem 30 Millimeter kleinen Luftmassenbegrenzer auf knapp 220 PS begrenzte Dreizylinder die mit Besatzung rund 1400 Kilo schwere Fuhre zügig an.

Erst einmal in Fahrt, hat die Kupplung Ruhe. Die Gangwechsel unter Volllast flutschen prima dank ausgereiftem sequenziellem Fünfganggetriebe. Nichts stört die Konzentration auf die so wichtige Linienwahl. Die 17-Zoll-Räder der Asphalt-Version reagieren präzise und gelassen auf Gas und Bremse. Kaum preschte der Autor dieser Zeilen etwas zu flott in eine Ecke, fragte Co Kristensson: „Geil, oder?“ und nahm damit die Antwort vorweg. „Wie du siehst, ist das Ding gutmütig und leicht zu fahren“, lacht der Profi.

In der Tat ist der Fiesta Rally3 bemerkenswert neutral abgestimmt. Ob in zu langsam oder – schlimmer – allzu schnell angegangenen Kurven lässt sich M-Sports neuestes Kundensportmodell mit strengem Gasfuß und feiner Hand zielsicher in der Spur halten. Das hinterm Kurvenscheitelpunkt gefürchtete Untersteuern eines Front-, oder auch Hecktrieblers und Allradlers muss regelrecht provoziert werden. Auch deshalb liegt die Gefahr eher in der Selbstüberschätzung des Chauffeurs, wie ein paar Kampfspuren am Testträger zeigen.



M-SPORT

„Geil, oder?“: Junioren-Weltmeister Kristensson mit Autor Kuhn (am Steuer)

Weitere Hersteller folgen

Die FIA hat den Preis für Rally3-Autos über detaillierte Vorgaben bei einzelnen Bauteilen und Komponenten auf maximal 100 000 Euro festgelegt. Der zum 1. März homologierte Ford Fiesta Rally3 kostet mit den obligatorischen Zulassungspapieren und Extras wie Lufthutze oder leichtem Bordwerkzeug knapp 120 000 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer. Das sind gut und gerne 30 000 Euro weniger als vor zehn Jahren noch für die letzten Ausbaustufen der mit H-Schaltung und deutlich weniger Federweg daherkommenden Gruppe-N-Boliden von Mitsubishi und Subaru.

Verständlich, dass weitere Hersteller an Alternativen arbeiten. So hoffen die Werkssportler von Renault ihre Kundensportpalette nach Rally5 und Rally4 im kommenden Frühjahr nach oben mit dem Clio Rally3 abrunden zu können, Toyota soll mit einem Yaris Rally3 im Herbst 2022 folgen. ■

„Darauf haben alle gewartet“

Maciej Woda, Geschäftsführer von M-Sport Polen, über die Bedeutung der neuen Rally3-Kategorie sowie die Entwicklung und das große Interesse am neuen Ford Fiesta Rally3.



Von: **Reiner Kuhn**



M-SPORT

Was war bei der Entwicklung des Ford Fiesta Rally3 die größte Herausforderung?
„Ingenieuren geht es erst einmal um die Leistungsfähigkeit, also um Dinge wie die Fahrwerksgeometrie und das Design von einzelnen Komponenten. Beim Rally3 war das Wichtigste aber ein klares und sinnvolles Paket.“

Wie macht man das?
„Indem man sich nicht verzettelt. Einige wollten, dass der Rally3-Allradler eher dem Rally2 ähnelt, also breiter wird, was erhebliche Modifikationen an Chassis und Fahrwerk bedeutet hätte und damit enorme Kosten. Der Fiesta Rally3 ist eher der Gegenentwurf, um mit Gleichteilen Kosten zu senken.“

Haben Sie Beispiele?
„Querlenker, Radträger und Bremszangen vorne und hinten sind gleich. Und da die hintere Bremsscheibe sowohl unter die 17-Zoll-Asphalt-, als auch die 16-Zoll-Schotterräder passt, müssen beim Terrain-Wechsel neben den Dämpfern nur die vorderen Bremsscheiben gewechselt werden. Dank zusätzlichen Streben ist das Chassis nochmals sicherer und stabiler als in der Rally2-Version und die ideale Basis, um mit möglichst vielen fertigen Komponenten von unseren anderen Kundensportmodellen das bestmögliche Paket zu schnüren. So haben wir bewusst auf eine teure Pedalbox verzichtet und nutzen wie im Fiesta Rally4, die hängenden Pedale aus dem Serienmodell.“

Wie lange dauerte es von der Idee bis zum fertigen Auto?
„Bei der Rallye Schweden 2019 haben wir in einer kleinen Runde erstmals über die Notwendigkeit eines preiswerten Allradlers gesprochen. Ein halbes Jahr später hat unser Ingenieur Bartlomiej Urbanski, der auch für den polnischen Motorsportverband arbeitet, in enger Absprache mit der FIA ein erstes Konzept entwickelt. Im vergangenen Sommer begannen wir mit den Testfahrten, wechselten auf ein größeres Triebwerk und nach intensiven Testfahren im Herbst auf Sardinien auf eine hydraulische Lenkung. Unsere Testfahrer Nil Solans, Matthew Wilson, aber auch der mehrmalige Europameister Kajetan Kajetanowicz, der ja auch viel Erfahrung im Gruppe N-Subaru sammelte, zeigten sich am Ende begeistert.“

> „Das Interesse ist riesig. Übrigens gehen zwei der ersten 16 Fahrzeuge im Mai nach Baden-Württemberg.“

Wie wichtig ist die Rally3-Kategorie für M-Sport?
„Sie ist nicht nur für M-Sport wichtig, auf diese Kategorie haben alle gewartet. Das Interesse ist riesig. Auch deswegen könnte sie für M-Sport Polen bald das wichtigste Betätigungsfeld werden. Pro Monat bauen wir nun acht Fiesta Rally3. Übrigens gehen zwei der ersten 16 Autos im Mai nach Baden-Württemberg.“ ■



Maciej Woda

Geburtstag: 20.01.1974
Geburtsort: Nowy Sacz
Herkunftsland: Polen



M-SPORT

Kleinkraftwerk: Der Dreizylinder-1,5-Liter-Turbo leistet 220 PS und 400 Nm



M-SPORT

Herzstück der Neukonstruktion: Hilfsrahmen und Differenzial hinten

FIA RALLYEFAHRZEUG-KATEGORIEN



Ford Fiesta WRC
4-Zyl.-Turbo, 1620 ccm,
ca. 400 PS, ca. 475 Nm,
Allradantrieb,
6-Gang, Schaltwippe,
Preis: ca. 660 000 Euro



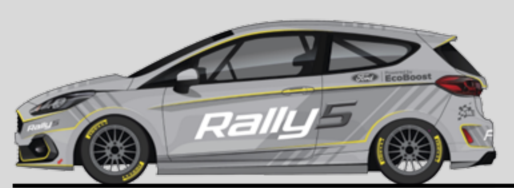
Ford Fiesta Rally2
4-Zyl.-Turbo, 1620 ccm,
ca. 290 PS, ca. 450 Nm,
Allradantrieb,
5-Gang sequenziell,
Preis: ca. 230 000 Euro



Ford Fiesta Rally3
3-Zyl.-Turbo, 1497 ccm,
ca. 220 PS, ca. 400 Nm,
Allradantrieb,
5-Gang sequenziell,
Preis: ca. 110 000 Euro



Ford Fiesta Rally4
3-Zyl.-Turbo, 999 ccm,
ca. 210 PS, ca. 315 Nm,
Frontantrieb,
5-Gang sequenziell,
Preis: ca. 68 000 Euro



Ford Fiesta Rally5
3-Zyl.-Turbo, 999 ccm,
ca. 150 PS, ca. 200 Nm,
Frontantrieb,
5-Gang sequenziell
Preis ca. 48 000 Euro



HONDA/NOELS

Seit Jahren fährt das Team ALL-INKL.COM Münnich Motorsport erfolgreich in der WTCC bzw. WTCR. Warum es noch nicht zum Titel reichte und wie man es in diesem Jahr schaffen will, darüber spricht Teammanager Dominik Greiner.

Von: **Michael Bräutigam**

Vergangene Woche war Ihr Team beim Testen. Wie lief's?
Sehr gut. Wir waren zwei Tage in Aragón und konnten unser geplantes Programm abspulen. Das war auch nötig. Wir haben ja gesehen, dass die letzten beiden Events im letzten Jahr in Aragón jetzt nicht unsere stärksten Events waren. Das Streckenlayout war nicht optimal für uns, aber wir haben auch bei uns Schwachstellen erkannt und planen dort noch einen Test.

Wie schwer macht Corona die Saisonvorbereitung?
Es ist sehr schwierig. Wir hatten letztes Jahr schon ein großes Testprogramm vor der Saison geplant, das wir fast auf null runterfahren mussten. Wir mussten von Test zu Test planen. Das haben wir in diesem Jahr wieder, aber wir gehen es direkt anders an. Wir haben ein paar Ideen, wo wir gerne hinwollen, aber wir buchen aktuell nichts langfristig. In den kommenden Wochen und Monaten wird es hoffentlich ein bisschen einfacher. Dazu kommt: Die ganzen Corona-Tests machen alles teurer, die Flugpreise sind gestiegen, Mietwagen sind teurer. Weil nur wenige Leute reisen, werden die Preise halt auf die wenigen Reisenden umgelegt.

Offiziell ist ja auch noch nicht sicher, dass Münnich Motorsport wieder mit Honda in der WTCR antritt.
Offiziell noch nicht, aber wir sind auf einem sehr guten Weg und in den finalen Gesprächen mit Honda. Durch Corona und die Saisonverschiebung ist sowieso alles sehr spät, von daher nehmen wir uns die Zeit. Wir haben ein gutes Verhältnis zu Honda. Beim Test waren die Honda-Fahrer Esteban Guerrieri und Néstor Girolami dabei. Ich hoffe, dass wir in Kürze unser Team und unsere Fahrer verkünden können.

Das Jahres-Highlight 2020: Dreifachsieg am Hungaroring für ALL-INKL.COM Münnich Motorsport

WTCR

Wie gesund ist die WTCR?

„Die Nummer eins muss dieses Jahr endlich stehen“

Die Plattform ist phänomenal, mit Eurosport haben wir zudem einen guten Promoter. Wir als deutsches Team würden uns aber wünschen, dass die Serie auf dem deutschen Markt noch präsenter wäre. Das fängt schon bei den Fernsehzeiten an, auf die man sich nicht immer verlassen kann. Auch die Berichterstattung der Medien lässt zu wünschen übrig. Weltweit hat die Serie ein gutes Ansehen, nur in Deutschland fehlt es ein bisschen. Auch unsere Sponsoren wollen schließlich ihre Wertschätzung und Wertschöpfung haben. Gerade weil Eurosport Promoter ist, wäre zu wünschen, dass die Rennen öfter auf Eurosport 1 laufen. Ansonsten müssen wir in der WTCR einfach darauf achten, dass die Kosten nicht explodieren.

Wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Saison 2020?
Wir hatten sehr hohe Erwartungen. Die Pandemie hat uns sicher nicht geholfen, aber das Problem hatten alle. Wir hatten ein paar Highlights und ein paar Dramen, die uns Punkte gekostet haben.

Die technischen Dramen?
Die haben uns zu Beginn Punkte gekostet. Dass 6 der 16 Rennen in Aragón stattgefunden haben, hat uns sicher auch nicht geholfen. Das Streckenlayout hat der Konkurrenz eher in die Karten gespielt. Wir hatten zudem ein paar unglückliche Rennen dabei. Wir haben unsere Stärken und Schwächen erkannt und hoffen, dass wir diese Saison die Stärken mehr und die Schwächen dafür weniger zeigen.

Ihr Boss und Hauptsponsor René Münnich ist selbst Rennfahrer. Wie stark bringt er sich im Team ein?
Er bringt viel Erfahrung aus dem Tourenwagen und Rallycross-Bereich mit und bringt sich bei unseren Meetings stark ein. Man darf nicht unterschätzen, dass er wirklich ein Technik-Genie ist. Er fährt selbst TCR-Rennen, er versteht das Handwerk und die technischen Aspekte. Deshalb wird er bei allen Entscheidungen eingebunden. Er bringt viele gute Ideen auf den Punkt. Und sicher eine Handvoll seiner Ideen findet man mittlerweile in allen Honda-TCR-Tourenwagen, weil sie von JAS Motorsport übernommen wurden. Er ist nicht nur der Geld- oder Namensgeber. Viele Ingenieure, die bei uns vor Ort sind oder schon waren, konnten von ihm lernen.

> „Es war ein guter Schritt, die Einheits-ECU einzuführen, so ist es für alle transparent, und so stehen alle Hersteller vor der gleichen Aufgabe.“
>
> Dominik Greiner

Wie sehen Sie die Problematik mit dem Einheits-Motorsteuergerät?
Es war ein guter Schritt, die ECU einzuführen, so ist es für alle transparent, und so stehen alle Hersteller vor der gleichen Aufgabe. Außerdem kann die FIA alles viel besser kontrollieren. Man hat gesehen, dass der Mitstreiter aus Ingolstadt es mittlerweile auch eingeführt hat. Das ist ein super Signal für die Meisterschaft und für das ganze TCR-Konzept.

Wie sehr hat das Steuergerät Honda beschäftigt?
Wir haben zu Saisonbeginn viel getestet und viele Parameter ausgefahren. Es war viel Arbeit, aber wir haben es am Ende gut adaptiert bekommen.

Sie sind seit 2014 Teamvertreter in der FIA-Tourenwagen-Kommission. Wie wurde das Thema dort diskutiert?
Sehr heiß! Selbst in unserem letzten Meeting vor rund sechs Wochen gab es noch Feinschliff. Es ging darum, wie jemand, der ohne Einheits-ECU kommt, eingebremst wird. Das waren hitzige Diskussionen. Es ist einfach so: Die Hersteller, die aktiv dabei sind, investieren viel Geld in die Entwicklung der Einheits-ECU. Sie und wir als Teams fanden es unfair, dass andere Hersteller mitfahren können, die diese Kosten nicht investiert haben und mit eigener ECU antreten. Man hat letztes Jahr gesehen, dass zwei Marken vorne dabei waren, die nicht mit der Einheits-ECU gefahren sind. Ein Fahrer ist bis zum letzten Rennen noch um die Meisterschaft gefahren. Das hatte einen faden Beigeschmack.

Was sind sonst die Aufgaben dieser Kommission?
Die Touring Car Commission kümmert sich nicht nur um die WTCR, sondern um alle Tourenwagen-Projekte innerhalb der FIA. Es werden Reglements besprochen, um Grauzonen noch besser in den Griff zu bekommen. Allgemein einfach viel Technisches und Sportliches, und übrigens auch die Rennkalender. Die sind ein wichtiger Punkt, damit man Überschneidungen, zum Beispiel zwischen WTCR und TCR Europe, nach Möglichkeit vermeidet.

Das hat letztes Jahr nicht so gut geklappt …
Stimmt (lacht). Letztes Jahr musste aber natürlich jeder die Lücke nutzen, die er findet. Es gab effektiv nur zwölf Wochen, in denen Events stattfinden konnten, dann fällt eben vieles zusammen. Ich hoffe, dass sich das dieses Jahr wieder in Grenzen hält.

Was denken Sie über den Rennkalender 2021?
Der spätere Saisonstart am Nürburgring ist realistisch, das könnte man hinbekommen. Persönlich finde ich die Nordschleife zum Saisonstart nicht optimal, weil es ein sehr spezieller Kurs mit sehr speziellen Rahmenbedingungen ist. Die ersten zwei Jahre war es gut, ich weiß nur nicht, ob WTCR für drei Runden auf der Nordschleife noch so zeitgemäß ist. Es ist eine Medaille mit zwei Seiten: Die Strecke ist schön, aber wir haben zum Beispiel nicht unsere Boxen und einen langen Weg zum Vorstart. Wir haben zwischen den beiden freien Trainings keine große Möglichkeit, Änderungen am Setup zu machen, weil nur 15 Minuten Pause dazwischenliegen. Die Sessions an sich liegen auch suboptimal. Das Qualifying ist abends, das erste Rennen früh morgens. Die Mechaniker gehen ja nicht eine Stunde nach Ende des Qualifyings ins Bett. Zudem fährt man am Nürburgring eine halbe oder ganze Stunde ins Hotel.

Wie schätzen Sie die Chance ein, dass die Asien-Rennen stattfinden?
Ich hoffe, dass wir in Asien fahren können, das hätte die Meisterschaft verdient. Wichtig ist, dass die Reisefreiheit gegeben ist und keine Quarantänepflicht besteht. Im Fall Macau müsste man aktuell in Hongkong 21 Tage in Quarantäne und in Macau noch mal 14 Tage, weil die Quarantäne in Hongkong nicht angerechnet wird. Das ist auch für die anderen Events in Asien ein wichtiger Aspekt. Wenn die Vorschriften dann noch so strikt sind wie aktuell, ist der Kalender in der jetzigen Form fast nicht umsetzbar. Es ist für Privatteams gar nicht bezahlbar, dass sie ihre Leute in den jeweiligen Ländern so lange in Quarantäne schicken müssen.

Was muss passieren, damit einer Ihrer Fahrer in – laut Kalender – Macau den Meistertitel bejubeln darf?
Die Zutaten haben wir schon. Wir brauchen einen guten Start und müssen konstant Punkte sammeln. Esteban und wir waren 2020 bis zuletzt im Titelkampf. Das A und O ist, dass man in jedem Rennen punkten muss. Ein Nuller in der Meisterschaft wird eigentlich nicht verziehen. Letztendlich muss die Nummer 1 dieses Jahr endlich mal stehen. ■



Dominik Greiner

Geburtstag: 06.04.1984
Geburtsort: Nienburg
Herkunftsland: Deutschland

Mit starker Schlussphase zum Triumph: Der Gibbs-Toyota von Martin Truex Jr.

MOTORSPORT IMAGES

Truex besiegt Penske

Martin Truex Jr. (Toyota) sicherte sich in Phoenix seinen ersten Saisonsieg. Team Penske muss dagegen trotz dominanter Vorstellung weiter warten.

Von: **Michael Bräutigam**

In Daytona hätte die Saison für die Penske Boys schon mit einem Sieg beginnen müssen, doch bekanntlich crashten kurz vor Schluss die beiden Führenden Joey Logano und Brad Keselowski – Ford-Markenkollege Michael McDowell gewann. Danach holten Keselowski und Logano je einen zweiten Platz, doch der Sieg blieb ihnen verwehrt.

Phoenix schien endlich den Durchbruch zu bringen. Vom Start weg dominierten die Penske-Fahrer das Geschehen. Keselowski hatte nach dem bekannten Schlüssel die Pole-Position zugewiesen bekommen und hielt sich das ganze erste Rennsegment über in der Spitzengruppe. Am Ende der ersten Stage musste er sich nur den Teamkollegen Ryan Blaney und eben Logano geschlagen geben. Für Blaney war es der erste Stage-Sieg der laufenden Saison. Im zweiten Segment zog Logano mit seinem ersten Stage-Sieg des Jahres mit seinem Stallgefährten gleich.

Truex im Finish stärker

Wenig schien gegen einen Penske-Sieg zu sprechen, auch wenn anfangs die Hendrick-Chevrolet und in der zweiten Stage noch mehr die Gibbs-Toyota stark auftrumpften. Denn hinter Logano fuhren die Gibbs-Piloten Martin Truex Jr. und Denny Hamlin ins „Zwischenziel“ nach Stage zwei.

Logano hatte sich im Vorjahr schon den Sieg gesichert, damals war es das letzte Rennen vor der Corona-Pause. Und anders als 2020 ließ er diesmal sogar die meisten Führungsrunden notieren (143 von 312). Doch der erste Sieg für ihn und Team Penske in der laufenden Cup-Saison lässt weiter auf sich warten.

Der Grund ist Truex, der im finalen Rennabschnitt noch mal richtig zulegte. Beim letzten Restart knapp 30 Runden vor dem Ende sortierte er sich außen neben Leader Logano ein und ließ auf der oberen Linie in Turn 1 herein länger den Fuß auf dem Gaspedal. Mit diesem mutigen Manöver holte er sich die Führung, die er danach auch nicht mehr abgab. Im Ziel lag er 1,7 Sekunden vor Logano, der sich als fairer Verlierer zeigte. „Selbst wenn ich ihn beim Restart hätte schlagen können, hätte er mich gejagt und wahrscheinlich auch überholt“, so der Champion von 2018. „Wir hatten ein gutes Auto, aber sie hatten das beste.“

Truex ist nach schleppendem respektive unglücklichem Start in die Saison zurück in der Spur. Zudem war sein insgesamt 28. Cup-Sieg der erste auf einem Intermediate-Oval seit 2019. Ganz nebenbei besiegte er mit seinem ersten Phoenix-Sieg auch sein ganz persönliches Trauma auf dem Kurs in Arizona.

Generalprobe fürs Finale

„Ich wünschte, es wäre November und ich unter den vier Titelkandidaten“, sagte der Sieger im Hinblick aufs Finalrennen, bei dem ebenfalls in Phoenix im Herbst der Meister gekürt wird. „Am Anfang dachte ich, wir werden 15. oder so“, gibt er zu. Erst einige Setup-Änderungen im Verlauf der zweiten Stage brachten den Speed für ganz vorne. Teamkollege Denny Hamlin bleibt Tabellenführer. Er wartet noch auf den ersten Saisonsieg. ■

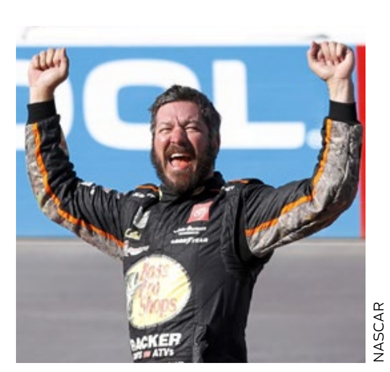
NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)
5. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
8.	William Byron (USA)	Chevrolet
9.	Christopher Bell (USA)	Toyota
10.	Ryan Blaney (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 5 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	236 Punkte
2.	Keselowski (Ford)	197
3.	Logano (Ford)	192
4.	Truex Jr. (Toyota)	180
5.	Larson (Chevrolet)	179
6.	Elliott (Chevrolet)	179
7.	Harvick (Ford)	176
8.	Bell (Toyota)	167
9.	Byron (Chevrolet)	152
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	144


NASCAR

Erster Phoenix-Sieg: Truex Jr.

DTM

Mehr F1-Zuwachs

Nach Alexander Albon gibt mit Christian Klien ein weiterer früherer Formel-1-Pilot in diesem Jahr seinen DTM-Einstand.

Von: **Michael Bräutigam**

Beide verbindet eine gemeinsame Lebensphase mit Red Bull, die im Fall von Albon auch nach wie vor anhält. Der Österreicher Klien fuhr 2005 und 2006 für Red Bull in der Königsklasse und schaffte es in der Frühphase des Brause-Teams einmal in die Top 5.

Seit dem letzten F1-Abenteuer mit dem Hispania Racing Team 2010 sind einige Jahre ins Land gegangen, aktiv war Klien jedoch mehr oder weniger die ganze Zeit. Im letzten Jahr holte er den Vizetitel der Pro-Am-Wertung in der International GT Open. Dort pilotierte er einen Mercedes-AMG GT3 für JP Motorsport, in der gleichen Konstellation geht es heuer – sporadisch – in die DTM. Voraussichtlich wird der 38-Jährige am Lausitzring, in Zolder, am Nürburgring und in Assen fahren.

Nach und nach füllt sich damit das bis vor ein paar Wochen noch sehr dünne Starterfeld für die erste GT3-Saison der DTM. Acht Cockpits sind zumeist hochkarätig besetzt, mindestens neun weitere Autos sind angekündigt. Zu den bestätigten Piloten zählen unter anderem wie berichtet Nico Müller, Lucas Auer und Mike Rockenfeller. Und noch bleiben drei Monate bis zum Saisonstart. ■



GT OPEN

Nur eine halbe Saison: Christian Klien fährt im JP-Motorsport-AMG

BTCC

Feld immer stärker

Für 2021 zeichnet sich in der BTCC wieder ein deutlich stärkeres Feld ab. Neuester Top-Pilot ist Rückkehrer Dan Lloyd.

Von: **Michael Bräutigam**

Lloyd dürfte internationalen Tourenwagen-Fans vor allem aus der TCR Europe bekannt sein, in der er 2020 über weite Teile der Saison die Tabelle anführte. Er hat aber auch eine BTCC-Vergangenheit. In der heimischen Serie gab er bereits 2010 seinen Einstand, bis 2018 absolvierte er insgesamt 15 Events und holte dabei einen Laufsieg.

Er wird seine erste volle BTCC-Saison für Team Power Maxed Racing absolvieren. Das Team hat mit Jason Plato einen weiteren starken Rückkehrer im Gepäck, der Publikumsliebling holte bereits zwei BTCC-Fahrertitel. Beide werden einen Vauxhall Astra pilotieren. Randnotiz: Lloyd wird mit der Startnummer 123 fahren, die ihm 2019 in der TCR Europe auferzwungen wurde, weil seine „Glückszahl" 23 schon vergeben war. Auch diesmal ist genau das der Fall, denn die 23 wird Rookie Sam Smelt (Toyota) tragen.

Das BTCC-Feld wird in diesem Jahr, nachdem 2020 für die eigenen Standards eher ein etwas schwächerer Jahrgang war, also wieder stärker. Maßgeblich trägt auch Gordon Shedden dazu bei. Dieser kehrt wie berichtet zum Team Dynamics zurück, mit dem er all seine drei bisherigen Titel holen konnte. Dazu kommen Colin Turkington (BMW) als weiterer Ex-Champion sowie der amtierende Meister Ashley Sutton (Infiniti). In der zweiten Reihe finden sich weitere starke Fahrer wie Toyota-Neuzugang Rory Butcher, der von Toyota zu Hyundai/Excelr8 abgewanderte Tom Ingram oder Ex-WTCC-Pilot Tom Chilton. Saisonstart ist am Wochenende des 8./9. Mai auf dem Highspeed-Kurs von Thruxton. ■



BTCC

Starkes Duo: Die PMR-Astras 2021 werden von Plato und Lloyd pilotiert

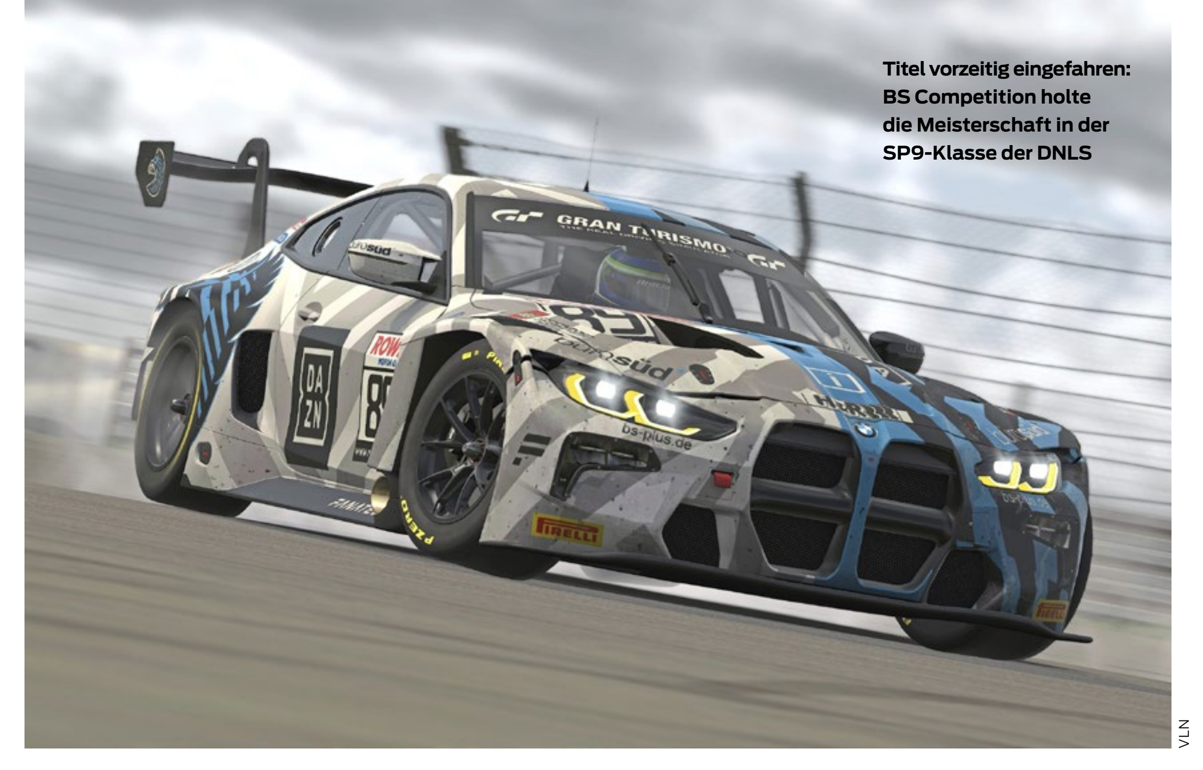
NACHRICHTEN

DTM: ELLEN LOHR NEUE SPORTCHEFIN BEI AVL
Ex-DTM-Pilotin Ellen Lohr (ein Sieg) ist neue Sportchefin beim Motorsport-Dienstleister AVL. Die mehr als 10 000 Mitarbeiter starke Firma aus Graz zeichnet unter anderem für die Balance of Performance in der neuen GT3-DTM verantwortlich, hat aber von der Formel 1 bis zur NASCAR fast überall die Finger im Spiel. Kerngeschäft sind die Simulation und Entwicklung von Antriebstechnik.

TCR AUSTRALIEN: CHAZ MOSTERT HOLT DOPPEL
Chaz Mostert (Audi) gab beim zweiten Saisonevent der TCR Australien auf Phillip Island das Tempo vor. Nach der Pole-Position holte er sich auch die Siege in den ersten beiden Rennen. Im dritten Durchgang gewann Jason Bargwanna (Peugeot). Mostert ist auch Tabellenführer.

TCR NEUSEELAND: PROMINENTE ZUWÄCHSE
Die zu einem Einzelevent zusammengeschrumpfte TCR Neuseeland (23./24. April im Highlands Motorsport Park) hat einige prominente Neuzugänge zu verzeichnen. Seit letzter Woche ist klar, dass unter anderem Greg Murphy (vierfacher Sieger der 1000 km von Bathurst), Chris van der Drift (mehrfacher Titelträger in den Porsche-Markenpokalen) und Paul Radisich (zweifacher Tourenwagen-Weltcupsieger) zum Feld stoßen. Auch Rallye-Ass Hayden Paddon (ein WM-Laufsieg) wird mit von der Partie sein.

SUPER TC2000: PERNÍA BESIEGT DEN MEISTER
Beim Auftakt der argentinischen Super TC2000 in Buenos Aires holte Leonel Pernía (Renault) einen Start-Ziel-Sieg. Titelverteidiger Matías Rossi (Toyota) landete auf P2, dessen Markenkollege Rubens Barrichello auf dem fünften Platz. Schon diese Woche findet an gleicher Stelle der zweite Lauf statt.



Titel vorzeitig eingefahren: BS Competition holte die Meisterschaft in der SP9-Klasse der DNLS

VLN

Virtuelle Ring-Meister

Die im ersten Corona-Lockdown entstandene Digitale NLS erlebte in der Winterpause der realen NLS ihre zweite Auflage. Die Titel waren dabei alle schon vor dem Finale vergeben.

Von: **Michael Bräutigam**

Eine komplett weiße Weste behielt dabei nur das Meisterteam der SP3T-Klasse. Felix Luding und Jürgen Frank dominierten im Audi RS3 LMS des Teams SimRC bei den Zweiliter-Turbos und machten im vierten von fünf Läufen den Titel fix. Beim Finale folgte die Kür, als die nun saisonübergreifend neun Mal in Folge siegreiche Mannschaft erneut als erstes TCR-Fahrzeug die Ziellinie überquerte. „Auch wenn ich das nach jedem Rennen sage: Auch heute war der Sieg für uns kein Spaziergang“, blieb Frank bescheiden. Wie klassenüblich hatte es zuvor einige Windschattenschlachten gegeben.

Pech der Porsche-Champs

Die Siegesserie des Teams Ascher Racing (Martin Ascher/Marcus Jirak) riss dagegen beim Finale. Denn beim „Lego Technic 3h-Rennen“ genannten fünften Lauf gesellte sich das Lego Technic eSports-Team mit Weltklasse-Fahrer Mack Bakkum und Dayne Warren zum Feld der Porsche-Cup-Klasse und fuhr zum nur selten gefährdeten Sieg. Die Ascher-Crew, die um P2 kämpfte, musste nach einer unglücklichen und unverschuldeten Kollision früher Feierabend machen als geplant. Dennoch bleibt der Titel der Cup2-Klasse. Jirak tritt damit auf virtuelle Weise in die Fußstapfen seines Vaters, denn Walter Jirak holte sich 1982 den Titel in der realen VLN.

Die Klasse SP10 für GT4-Fahrzeuge sah mit dem Team RSO ebenfalls eine Art Seriensieger. Nils Lorenz und Nils Carstensen begannen die Saison im Porsche Cayman GT4 und holten sich zwei Siege in den ersten drei Rennen. Zum vierten Lauf wechselte man auf den BMW M4 GT4, weil der im direkten Zweikampf als großen Trumpf den stärkeren Topspeed hatte – und gewann erneut. Auch hier war der vorzeitige Titel somit zementiert.

> „Auch wenn ich das nach jedem Rennen sage: Auch heute war der Sieg für uns kein Spaziergang.“
>
> Jürgen Frank

Die Kür folgte beim Finale, trotz eines kleinen Missgeschicks der Konkurrenz. Die Erzrivalen von CoRe Simracing, die ihrem Cayman treu blieben, lieferten sich mit dem RSO-M4 ein packendes Duell, bis Marius Golombeck sein Auto in der Einfahrt zur Tiergarten-Schikane verlor und den Gegner touchierte. Beide Autos schlugen leicht an der Leitplanke an, konnten aber weiterfahren. „Bei uns war die Spur verstellt, das Lenkrad stand quer und das Heck hat mitgelenkt“, sagte Carstensen. „Unser Glück war, dass der CoRe-Cayman scheinbar noch mehr beeinträchtigt war als unser BMW.“

Strafenhagel in der SP9

In der Topklasse SP9 für GT3-Fahrzeuge gab es im Anschluss ans Finale einen wahren Strafenhagel. Als Meister standen hier nach zwei Siegen und zwei zweiten Plätzen in den ersten vier Rennen Laurin Heinrich – Junior-Meister im realen Porsche Carrera Cup – und Rainer Talvar von BS Competition bereits fest. Sie setzten ab dem zweiten Lauf auf den in der Simulation bereits implementierten BMW M4 GT3, der mit Mahle Racing gleich gewann.

Mit dem Sieg hatten die Meister nur bis rund 40 Minuten vor dem Ende zu tun, ehe ein technisches Problem sie zurückfallen ließ. Als Erster überquerte der Schnitzelalm-Mercedes von Daniel Juncadella und Jay Mo Härtling die Ziellinie. Doch genau wie die Zweitplatzierten (BMW Team GB) wurden sie anschließend disqualifiziert. Beide hatten, vermutlich unabsichtlich, die sogenannte „Fast Repair“-Option genutzt und danach die dafür obligatorische Fünf-Minuten-Zeitstrafe nicht abgesessen. So rückte das eigentlich drittplatzierte Team MANN-Filter HTP mit Rallye-Ass Teemu Suninen, Jack Sedgwick und Aleksi Elomaa zum Sieger auf.

Bevor die reale NLS-Saison am 27. März ins neue Rennjahr startet, wurden schon die nächsten DNLS-Termine bekannt gegeben. Diese werden wieder in der Winterpause stattfinden und am 27. November beginnen. ■



VLN

Vier Siege, ein DNF: Cup-Meister Ascher Racing



VLN

Mit Marken-Wechsel: RSO gewann die SP10-Klasse

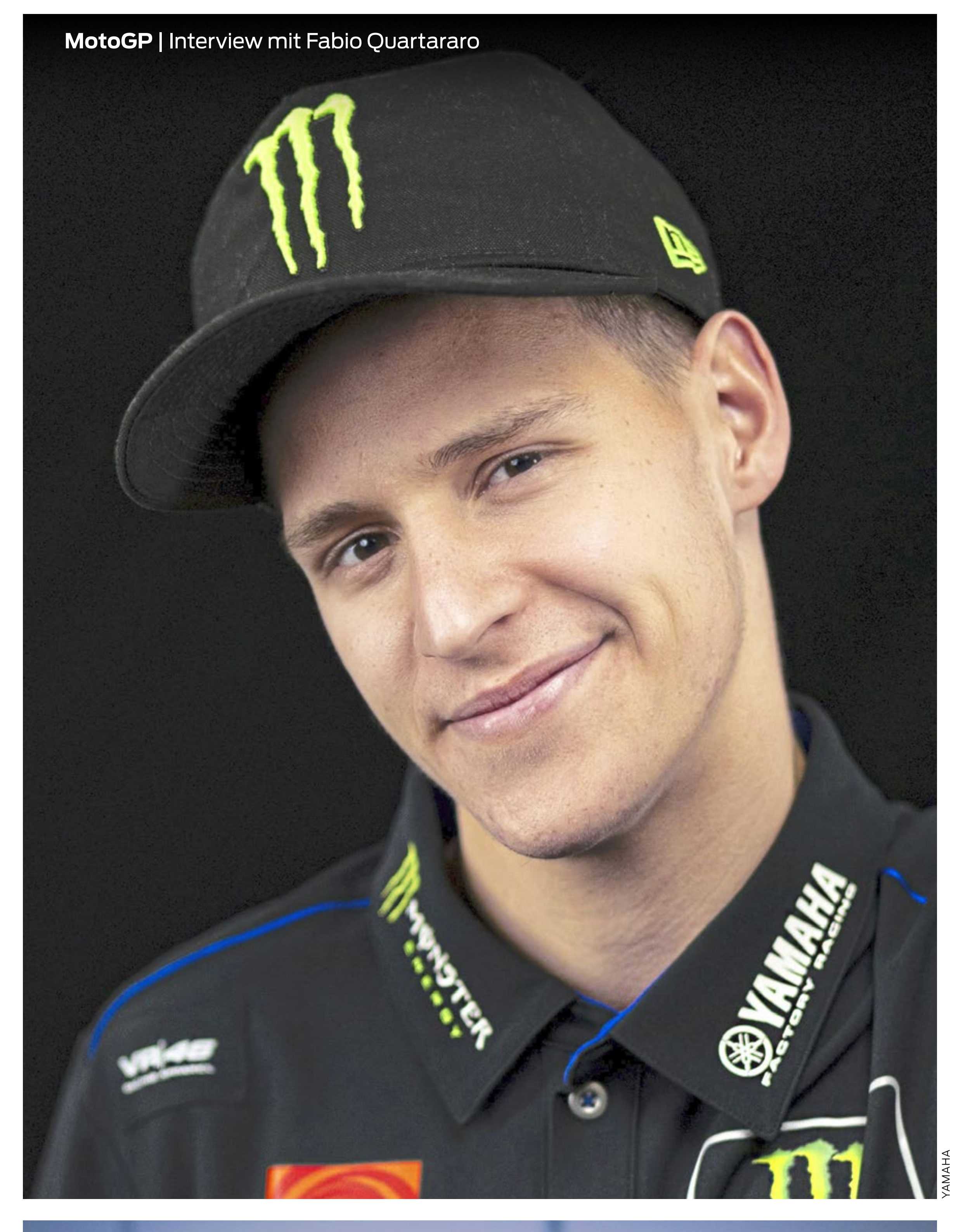


VLN

Weiße Weste: SimRC gewann immer die SP3T



MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!
TOP EXTRA
MANNESMANN
Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Praktischer Tragekoffer
• Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff
• 13 Steckschlüssel-Einsätze
• 7 Innensechskantschlüssel
• Hakenschrauber und Bit-Adapter
• Zuzahlung: 1,– €
BRÜDER MANNESMANN WERKZEUGE



YAMAHA

Fabio Quartararo hat letztes Jahr lange die MotoGP-Tabelle angeführt, fiel aber zum Schluss der Saison zurück. Der 21-jährige Franzose erklärt, wie er es dieses Jahr besser machen will.

Von: **Imre Paulovits**

Wie gut fühlen Sie sich für den Katar-GP vorbereitet?
Ich habe die Tests sehr gut beendet, denn trotz der Dinge, die wir getestet haben, die nicht so gut funktioniert haben, haben wir noch hohe 1.54er-Zeiten fahren können. Ich konnte auch 1.54,4 mit 18 Runden alten Reifen fahren, daher bin ich wirklich zufrieden mit meiner Pace. Wir fühlen uns jetzt bereit für das Rennen. Wir müssen dann noch sehen, wie die Bedingungen an dem Rennwochenende sein werden, aber derzeit bin ich glücklich.

War es kein Problem, dass der letzte Testtag wegen des Sandsturms ausfiel?
Eigentlich wollte ich fahren, wenn man schon die Möglichkeit hat. Es wird einem zwar irgendwann zu viel und man denkt: „Warum immer nur auf dieser einen Strecke?“ Aber ich will jede Möglichkeit nutzen. Es war zwar nichts Wichtiges mehr übrig, das wir noch nicht ausprobiert hatten, das ist erst einmal gut. Wir wollten aber eine Rennsimulation machen, und das war nicht möglich. Ich bin trotzdem glücklich über den Job, den wir gemacht haben, denn ich weiß, mit welchem Motorrad ich FP1 anfangen werde. Das ist viel wert. Natürlich ist es schade, dass wir den letzten Testtag verloren haben, aber wir konnten mit den anderen vier Tagen, die wir zum Testen hatten, zufrieden sein. Die großen Dinge hatten wir bereits durch. Am letzten Tag hätten wir nur noch ein paar Details gehabt, bei denen es nett gewesen wäre, sie auszuprobieren. Man kann immer noch etwas probieren, man könnte zehn Tage an einer Strecke sein und immer weiter ausprobieren, das Motorrad anders zu machen. Aber das Nötige haben wir getan.

Wie sicher fühlen Sie sich für das erste Rennen?
Ich fühle mich gut. Ich will jetzt nicht sagen, wie hoch meine Chancen auf einen Sieg sind, aber

Fabio Quartararo auf der Werks-Yamaha: Beim Test in Katar besonders mit alten Reifen schnell

YAMAHA

„Wir wollen dieses Jahr um den Titel kämpfen“

ich habe eine gute Pace, wir haben einen guten Job gemacht. Wir müssen aber fokussiert bleiben: Test ist Test, aber beim Rennen kommen ganz andere Dinge. Vielleicht weiß ich am Samstagabend vor dem Rennen mehr. Natürlich sprechen erst einmal die Rundenzeiten. Aber nicht die Rundenzeit über eine Runde, sondern die Pace für die Renndistanz. Selbst wenn wir Dinge probiert haben, die nicht so klar waren, waren wir schnell. Und wenn wir etwas hatten, das funktioniert hat, habe ich gleich gespürt, dass es bequemer und schneller geht. Wir wissen, welche Richtung wir gehen müssen, wenn die Piste Grip hat. Man hat beim Rennen zwar nicht denselben Grip, weil auch die Moto2 und die Moto3 auf der Strecke waren, aber wir haben eine Idee für das Setup für das Rennwochenende.

Macht Ihnen der Topspeed der Ducati keine Sorgen?
In Katar auf alle Fälle, in Jerez, Le Mans und ähnlichen Strecken weniger, da ist es kein Problem. In Katar ist die Zielgerade mehr als einen Kilometer lang, das ist schon ein Problem. Wir können aber nichts dran machen, es ist so. Wir können keine 20 PS mehr in unser Motorrad bringen, also müssen wir kämpfen. Wenn wir jetzt schon anfangen, über die Leistung der Ducati nachzudenken, verlieren wir nur unseren Fokus. Natürlich ist dies für uns nicht das Ideale, aber ich bin bereit.

Und der Start?
Mit der Kupplung hatte ich letztes Jahr keine Sorgen, es ist mehr, wie ich damit umgehe. Ich selbst hatte manchmal Probleme mit dem Motorrad, so hatte ich manchmal gute Starts, manchmal weniger. Beim Test hatte ich gute Starts. Ich bin nun wesentlich glücklicher in dieser Hinsicht.

Beunruhigt es Sie bei der mangelnden Konstanz im letzten Jahr nicht, nur auf einer Rennstrecke getestet zu haben?
Doch, natürlich. Wir wissen, dass unser 2020er Motorrad auf einigen Strecken sehr gut war, auf anderen weniger. Gut ist, dass gleich nach den zwei Rennen in Katar Portimão kommt, die Strecke, auf der wir die meisten Probleme hatten. Es ist sehr gut, dass wir dorthin kommen und das Potenzial unseres diesjährigen Motorrades sehen. Natürlich bin ich nicht hundert Prozent sicher, aber ich glaube an mich und an Yamaha. Und selbst wenn wir schwierige Zeiten haben werden, werden wir es managen und versuchen, es viel besser zu machen als letztes Jahr. Natürlich können wir nicht hundertprozentig sicher sein, dass das Motorrad überall funktionieren wird, aber ich habe das Gefühl, dass wir einen großartigen Job gemacht haben. Ich habe das Gefühl, dass wenn wir Probleme haben, wir in der Lage sind, etwas zu tun.

> „Die Verantwortung, die man als Werksfahrer hat, ist massiv. Die Ingenieure und alle anderen hören genau zu. Und jedes Wort, das man sagt, ist wichtig.“
>
> Fabio Quartararo

Könnte die Yamaha dieses Jahr auch so gut werden wie die Suzuki letztes Jahr?
Derzeit kann man nur sagen, dass die Suzukis letztes Jahr bei allen Rennen konstant schnell waren. Bislang haben wir nur auf einer Strecke getestet. Wenn wir in Portimão, Jerez und Mugello konstant gute Rennen haben, werden wir wissen, dass wir ein konstantes Motorrad haben. Aber derzeit ist es noch zu früh, das zu sagen. Schließlich haben wir ja noch nicht einmal die Saison begonnen.

In welche Richtung sind Sie bei der Weiterentwicklung gegangen?
Wir hatten eine ganz klare Vorstellung, und die haben wir so gut es geht umgesetzt. Am vierten Testtag hatten wir ein Motorrad, das mit alten Reifen bestens funktioniert hat. Ich bin meine schnellste Runde mit einem Reifen gefahren, der bereits 15 Runden draufhatte. Deswegen kenne ich jetzt die Richtung, und ich weiß, welches Motorrad ich am Freitag in FP1 fahren werde. Dann werden wir noch zwei Tage haben, aber wir haben bereits ein Motorrad, das sehr gut arbeitet.

Inwiefern sind Sie als Werksfahrer in einer anderen Situation als zuvor?
Die Verantwortung, die man als Werksfahrer hat, ist massiv. Wir haben das Motorrad mit Maverick entwickelt, er hat bereits sechs Jahre Erfahrung als Werksfahrer. Für mich war es am Anfang etwas merkwürdig, wie die ganzen Ingenieure und alle anderen zuhören, und man die Wichtigkeit jedes einzelnen Wortes, das man sagt, spürt. Man muss clever sein, so wenige Worte wie möglich sagen, aber so direkt wie möglich. Es ist aber auch gut, dass ich meinen Crewchief Diego Gubellini, mit dem ich bereits zwei Jahre arbeite, bei mir habe. Wir wissen ganz genau, wie wir zusammenarbeiten. Dazu konnte ich auch noch einen weiteren Mechaniker mitbringen, das hat die Sache erleichtert.

Wieweit ist Cal Crutchlow als Testfahrer hilfreich?
Erst einmal weiß jeder, dass er ein cleverer und geradliniger Mensch ist. Wenn das Motorrad nicht gut ist, wird er nicht drum herum reden, sondern es gerade heraus sagen. Wenn es gut ist, genauso. Ich denke, wir brauchen genau so jemanden als Testfahrer. Dazu ist er sehr schnell. Und selbst nachdem er viele Jahre nicht mehr die Yamaha gefahren war, ist er draufgestiegen und war schnell. Er hat beim ersten Test gar nicht so viele Runden gedreht. Jetzt waren es mehr, und ich bin wirklich glücklich, dass er ein Teil des Teams ist. Ich dränge darauf, dass ich so viele Tests wie möglich mit ihm zusammen machen kann.

Was bedeutet es für Sie, den Platz von Valentino Rossi im Werksteam einzunehmen?
Es ist schon etwas Besonderes. Er ist der Held meiner Kindheit. Und Yamaha-Werksfahrer zu sein, damit ist ein Traum Wirklichkeit geworden. Ich kann jetzt mein eigenes Motorrad noch viel mehr auf mich maßschneidern lassen, das kann einen entscheidenden Unterschied machen. Sicherlich ist auch ein gewisser Druck dabei, aber das ist einer, mit dem ich bislang gut umgehen kann.

Sie haben Bilder mit dem Künstler Fred Allard gepostet.
Er kommt aus der gleichen Stadt wie ich, und wir haben einfach etwas zusammen gemacht, was nett war. Wir haben ein Handgepäck mit ganz speziellen, persönlichen Sachen von mir darin zusammengestellt. Das ist ein nettes Kunstwerk, ich werde es bei mir zu Hause als Dekoration ausstellen und ihm einen besonderen Platz geben.

Was ist Ihr Ziel für diese Saison?
Wir wollen um den Titel kämpfen. Letztes Jahr fehlte mir noch die Erfahrung, es war ja erst mein zweites Jahr in der MotoGP. Ich habe erstmals eine Weltmeisterschaft angeführt, das war neu für mich. Und ich denke, aus schlechten Erfahrungen lernt man noch mehr. Ich bin froh, dass ich diese Erfahrung jetzt bereits habe. ■



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha (5.)
2020: MotoGP, Yamaha (8.)
2021: MotoGP, Yamaha

Hobbys
Motocross, Mountainbike

Millers Lust



Ducati konnte in Losail zufrieden sein: Johann Zarco verbesserte den Topspeed-Rekord, Jack Miller den Rundenrekord, und die neuen Innovationen der Bologneser machten sich positiv bemerkbar. Auch Yamaha sieht bislang sehr stark aus.

Von: **Imre Paulovits**

Wahnsinn, diese Power! Johann Zarco fuhr mit der 2021er Ducati Desmosedici gleich zweimal 357,2 km/h auf der langen Geraden von Losail, das sind sieben km/h schneller als der bisherige Rekord. Da der Luftwiderstand im Quadrat zur Geschwindigkeit zunimmt, müssen die Bologneser PS-Magier wieder um die 20 Pferde aufgespürt haben.

Noch wichtiger waren aber die Zeiten. Jack Miller, bereits vor den Tests von vielen als WM-Favorit genannt, knallte gleich am ersten Tag des zweiten Tests eine Zeit hin, mit der der Australier bis zum Abschluss der Vorsaisontests sechs Hundertstel vor Maverick Viñales und acht Hundertstel vor dessen Teamkollege Fabio Quartararo blieb. Obwohl der letzte Testtag ausfiel, weil ein Sandsturm über die Strecke fegte, und so viele finale Zeitenjagden und Rennsimulationen ausblieben, wurde die Bestzeit vom letztjährigen Test um 0,7 Sekunden unterboten. Nicht weniger als sieben Fahrer lagen unter der Marke vom 2020er Testkönig Maverick Viñales. Trotz eingefrorener Motorenentwicklung hat sich in der MotoGP also viel getan.

Konnte man bei Jack Miller schon die ganzen letzten Jahre einen stetigen Reifungsprozess beobachten, ist der 26-jährige Australier nun endgültig vom talentierten Landburschen und Draufgänger zum ernstzunehmenden WM-Kandidaten gereift. Der Ducati-Werkspilot arbeitete konzentriert und systematisch, und er zog mit den Ingenieuren

> „Die neuen Teile funktionieren sehr gut, ich konnte mit gebrauchten Reifen schnell fahren. Wir waren in Katar zwar immer gut, aber das neue Paket fühlt sich gut an.“
>
> Jack Miller

sein Testprogramm durch. „Am ersten Tag waren die Bedingungen wirklich gut“, blickt Miller auf die Testwoche zurück. „Die Strecke war sauber, es war fast windstill, auch die Luftfeuchtigkeitswerte waren perfekt. Wir haben uns gar nicht wirklich auf eine Zeitenjagd gemacht, die Zeiten kamen von selbst. Am zweiten Tag habe ich mich auf die Rennsimulation konzentriert. Zunächst bin ich mit einem 15 Runden alten Reifen vom Vortag rausgefahren. Dann habe ich einen neuen draufgemacht und bin fast eine volle Renndistanz gefahren. Ich habe ihn gleich zu Beginn sehr hart gefahren, um zu sehen, wann der Drop kommt, und er kam sehr spät. Ich bin sehr guter Dinge, denn im Rennen werde ich ganz anders herangehen. Ich fühle mich auf alle Fälle sehr gut auf die ersten beiden Rennen dieser Saison vorbereitet. Mein Vorderradgefühl ist sehr gut geworden und erlaubt mir, das meiste aus der Strecke rauszuholen. Wir könnten gleich loslegen.“

Blau gegen Rot?

Maverick Viñales war ebenfalls gut aufgelegt. „Ich war nach diesen Tests beruhigt und habe ein sehr gutes Gefühl“, so der Yamaha-Werkspilot. „Wir haben vieles verstanden und wissen, in welche Richtung wir gehen müssen. Wir haben vor allem daran gearbeitet, zu Beginn der Rennen, wo wir bislang immer Zeit verloren haben, schnell zu sein. Das Motorrad benimmt sich wirklich gut und lässt sich sehr gut lenken,



DUCATI

Ducati-Werkspilot Jack Miller: Mit der schnellsten je in Losail gefahrenen Zeit seine Favoritenrolle untermauert



YAMAHA

Maverick Viñales: Mit der Yamaha diesmal nicht nur schnell, sondern auch konstant



PETRONAS

Franco Morbidelli: Sein Höhenflug mit der 2019er Yamaha geht weiter

was besonders mit vollem Tank wichtig ist. Wir haben erreicht, was wir erreichen wollten, sind auf einem sehr guten Level, ich fühle mich für die Saison bereit.“ Sein Teamkollege blies ins gleiche Horn: „Wir haben alles erledigt, ich fühle mich bereit für den Saisonstart.“

Dass Franco Morbidelli mit der verbesserten 2019er Maschine gleich hinter den beiden Werksfahrern folgte, zeigt, auf welchem Niveau Yamaha steht. Obwohl dem älteren Motor fünf km/h im Topspeed fehlten, war er bei den Zeiten auf Augenhöhe. „Wir konnten eine Menge ausprobieren und waren schnell“, freute sich der Vizeweltmeister. „Dazu konnten wir viele Abstimmungen durchprobieren, was uns helfen sollte, sich am Rennwochenende auf die Verhältnisse einzustellen.“

Suzuki war bei der Jagd nach Zeiten zwar nicht so im Fokus, es war aber klar zu sehen, wie konzentriert und systematisch das Weltmeister-Team arbeitet. Technikchef Ken Kawauchi gab auch zu, dass am vorletzten Tag intensiv an der Rennabstimmung gearbeitet wurde. Weltmeister Joan Mir, der so zur siebtbesten Zeit kam, war auch etwas traurig: „Es ist schade, dass wir am letzten Tag nicht mehr fahren konnten, denn wir hätten noch was zum Probieren gehabt. Auch wenn wir uns sicherlich noch in einigen Bereichen verbessern können, gehen wir noch einmal alle Daten durch und sollten bereit für das erste Rennen sein.“

Honda: Bradl oder Márquez

Stefan Bradl führte seine Topform fort und setzte sich am ersten Testtag wieder an die Spitze der Zeitenliste. Doch dann hatte er einen Abflug in Turn 2, bei dem er sich zum Glück aber nicht wesentlich verletzte. Der deutsche Honda-Testpilot arbeitete sich durch ein intensives Testprogramm. „Wir können zufrieden sein, denn das Motorrad funktioniert gut“, so Bradl. „Ich denke, Honda ist für das erste Rennen in einer guten Position.“ Ob er aber selber im Sattel sitzen wird, hängt von Marc Márquez’ Genesung ab. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Losail (Q), 10.–12.03.2021, Bestzeiten

1.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	1.53,183	109 Runden
2.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.53,244	133
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.53,263	103
4.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.53,323	99
5.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	1.53,444	66
6.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP21	1.53,640	62
7.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.53,827	76
8.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.53,860	99
9.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	1.53,899	115
10.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.53,899	71
11.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.53,993	83
12.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.54,262	96
13.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.54,427	39
14.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP19	1.54,483	54
15.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	1.54,505	65
16.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.54,526	98
17.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.54,691	77
18.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.54,692	76
19.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	1.54,895	102
20.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	1.54,998	62
21.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	1.55,022	45
22.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	1.55,195	67
23.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.55,640	57
24.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.55,642	79
25.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP20	1.55,754	55
26.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP21	1.56,732	49
27.	Takayu Tsuda (J)	Suzuki GSX-RR	1.57,795	49

Bereit fürs 60-jährige Jubiläum: Cal Crutchlows M1 in Saarinen-Farben

YAMAHA

MotoGP

Öfter mal was Neues

Der Fortschritt lässt sich nicht aufhalten. Trotz eingefrorener Motoren sind die MotoGP-Renner gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Sekunden schneller geworden. Bei jedem Hersteller wurden auch beim zweiten Test neue Sachen probiert.

Von: **Imre Paulovits**

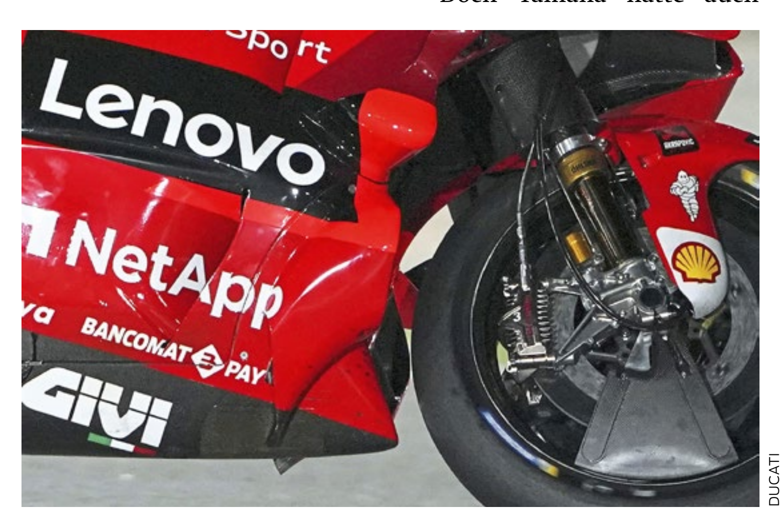
Gleich als die zweite Testwoche begann, zog ein weißes Motorrad alle Blicke auf sich. Vor 60 Jahren ist Yamaha in die Motorrad-WM eingestiegen, und anlässlich dieses Jubiläums fuhr Testfahrer Cal Crutchlow eine Yamaha M1. Diese war in den Farben der frühen Yamaha-Renner gehalten und erinnerte so an die erste 500er, mit der Jarno Saarinen 1973 die Welt geschockt und die MV Agusta bei ihrem Debüt hinter sich gelassen hatte.

Doch Yamaha hatte auch handfeste Neuerungen zu bieten. Da sie letztes Jahr einige Hitzeprobleme sowohl am Motor als auch an den Bremsen hatten, probierten sie ein Schutzblech, das sowohl an der oberen als auch an den seitlichen Kanten großflächig Luft auf den Kühler und auf die Bremszangen strömen lässt. Dazu verwendeten sie wie Ducati ein Karbon-Leitprofil vor den Gabelstandrohren, um die Luft sauberer zum Kühler fließen zu lassen.

Sie probierten wieder Karbon-Schwingen, bei Valentino Rossi gab es auch eine andere Tankabdeckung, mit der der neunfache Weltmeister nach mehr Halt beim Bremsen und in den Kurven sucht.

Ducati: Wieder neue Aero

Der Ingenieurstruppe um Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna gehen selbst in Corona-Zeiten, in denen sie einander nur über ihre Laptop-Monitore sehen, nicht die Ideen aus. Nachdem sie letzte Woche auch vorne eine Startvorrichtung getestet hatten und



DUCATI

Sehr durchdachte Luftführung am unteren vorderen Rand …



MOTOGP

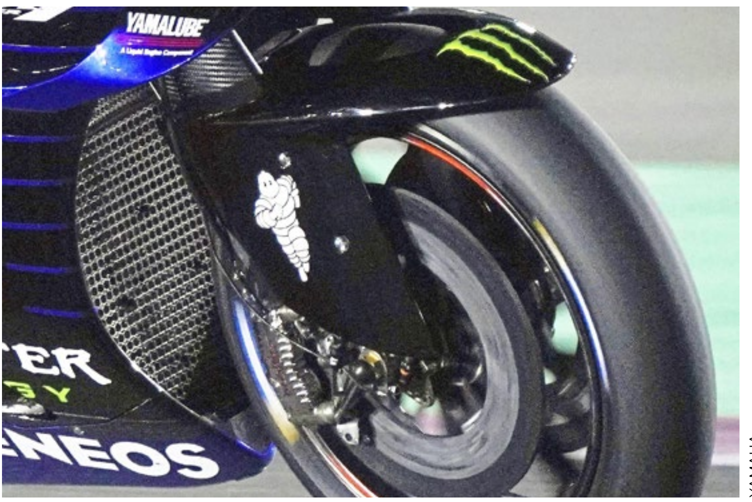
… der Ducati-Verkleidung: Wird hier versucht, Ground-Effekt zu generieren?

einige Fahrwerks- und Verkleidungsteile probiert hatten, darunter eine anders gestaltete „Lunchbox“, packten sie nun ein neues Aero-Highlight aus.

Leider ist uns Corona-bedingt der Zutritt zur Boxengasse verwehrt, daher konnten wir nur versuchen, die völlig neu ausgearbeiteten Strukturen an der vorderen Seite der Verkleidung anhand von Bildern nachzuvollziehen: Die Struktur auf den Fotos links unten mit einer Art Rüssel gab es in unterschiedlichen Ausführungen. Entweder hilft dies, die Luft effizient um die Verkleidungs-Außenseite herum zu lenken. Oder es verhilft dem inneren Luftstrom zu effizienterer Kühlung – oder beides. Man wird aber den Verdacht nicht los, dass hier versucht wird, über innere und äußere Strömung eine Art Ground-Effekt bei tiefer Schräglage zu erzeugen!

Suzuki betreibt eine Entwicklung der kleinen Schritte. Nun probierten auch die Weltmeister erstmals eine Kohlefaser-Schwinge aus. Auch hatten sie verschiedene Rahmen, Hebeleien und ein kleineres Dashboard. Bei Honda wurden die Teile, die Stefan Bradl letzte Woche aussortiert hatte, auch von Pol Espargaró durchprobiert, und der Spanier fuhr richtig schnelle Zeiten. Aprilia verlor statt 15 km/h wie in der Vorwoche nur noch 9 km/h auf die schnellste Ducati und kam beim Topspeed gleich hinter den fünf Bologneserinnen. Die RS-GP scheint näher an der Spitze dran zu sein als je zuvor.

Bei KTM gab es unterschiedliche Rahmen, Schwingen, dazu fuhr Dani Pedrosa einen neuen Sitzbankhöcker, der den oberen Auspuff umschloss. Den Österreichern machte der ausgefallene letzte Testtag den größten Strich durch die Rechnung. „Wir haben uns dazu gezwungen, die vielen Teile, die wir dabeihatten, systematisch und diszipliniert durchzuprobieren und nicht auf Zeitenjagd zu gehen“, so KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Wir wollten sie dann am letzten Testtag so zusammenstellen, wie wir am Freitag den Grand Prix beginnen wollen, und dann auch auf Zeiten kommen. Dazu kam es dann aber nicht. Ich muss aber eingestehen, dass wir uns aber schon gefreut hätten, wenn die Rundenzeiten leichter gekommen wären. Jetzt wollen wir sehen, wie schnell die Motorräder am Rennwochenende in Katar sein werden.“ ■



YAMAHA

Yamaha: Flaches Schutzblech mit Aussparung für mehr Kühlluft



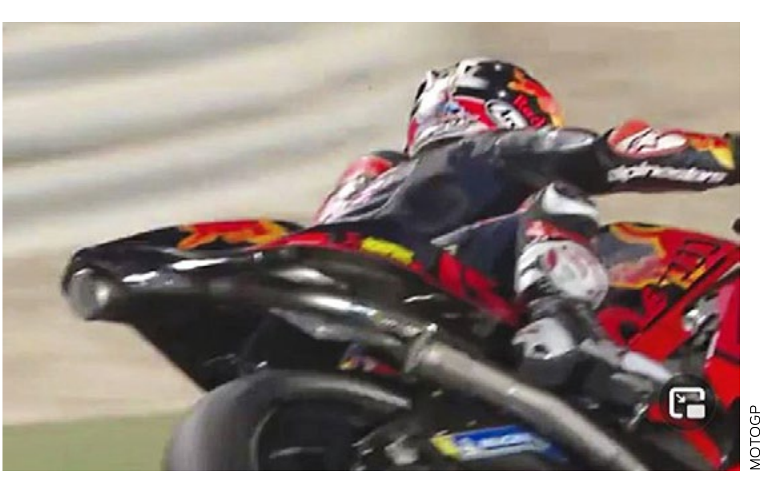
MOTOGP

Aprilia: Flügel etwas flacher, mehr Topspeed für Aleix Espargaró



POLARITY PHOTO

KTM: Dani Pedrosa probierte eine schlankere Sitzbankverkleidung …


MOTOGP

… die den oberen Auspuff ganz umschließt. Er probierte auch Teile für 2022

NACHRICHTEN

MOTOGP

Letzten Donnerstag bekam Marc Márquez von seinen Ärzten den Befund, dass sein Oberarmknochen ausreichend verwachsen ist und er ihn belasten kann. Der achtfache Weltmeister fuhr am Wochenende auch mit einem Minibike, und das Video, das er gepostet hat, zeigt keinerlei Bewegungseinschränkungen. Der Honda-Werksfahrer steht auch in der provisorischen Startliste für den Grand Prix von Katar. Nächste Woche könnte er eine Tausender probieren. Wenn er damit zurechtkommt, wird ihn wohl nichts davon abhalten können, nach Katar zu fliegen.

MOTORRAD-WM

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta konnte in Katar genügend Impfdosen bekommen, dass sich das gesamte anwesende Paddock impfen lassen könnte. Wer von den MotoGP-Piloten und den Technikern dort geblieben ist und sich gleich die Impfung verabreichen ließ, für den reicht die Zeit für die zweite Dosis. Valentino Rossi: „Das ist das Licht am Ende des Tunnels. Wir können uns bald freier im Paddock bewegen und Stück für Stück in die Normalität zurückkehren.“

MOTORRAD-WM

Masao Azuma feiert am 23. März seinen 50. Geburtstag. Der Japaner, der immer in der 125er-WM fuhr, stieg 1997 in die WM ein, wurde 1998 WM-Vierter und 1999 gar WM-Dritter. Er fuhr noch bis 2003 und gewann insgesamt zehn Grands Prix. Nach der Saison 2003 trat er zurück, machte bei Bridgestone eine umfangreiche Reifentechniker-Ausbildung, kehrte 2005 als Feldingenieur in die WM zurück. Zunächst war er bei Suzuki, dann bei Ducati für die Reifen zuständig, ab 2009 war er für alle Teams zuständig. Nachdem sich Bridgestone aus der MotoGP zurückgezogen hatte, leitete Azuma die Endurance-Reifenentwicklung, seit 2018 arbeitet er in der Bridgestone-Zentrale.

BIANCHETTO

Marcel Schrötter (#23) vor seinem Teamkollegen Tony Arbolino

Moto2

Die letzten Runden in Europa

Bevor die Motorräder in die Frachtkisten nach Katar verladen wurden, konnten die anwesenden Teams noch zwei Tage bei idealen Bedingungen testen. Arón Canet und Sam Lowes gaben die Zeiten vor, aber auch Marcel Schrötter und Tom Lüthi arbeiteten sich gut ein.

Von: **Imre Paulovits**

Was Marcel Schrötter und sein neuer Teamkollege Tony Arbolino in der Woche zuvor in Portimão begonnen hatten, führten sie in Jerez fort. Der 28-jährige Bayer arbeitete konzentriert, um sich mit seiner neuen Truppe um Crewchief Michael Thier aufeinander einzuschießen und half seinem jungen Teamkollegen, sich schneller an das Moto2-Motorrad zu gewöhnen. Dabei drehte er 128 Runden, bei Arbolino waren es noch zehn mehr.

„Es waren wirklich zwei positive Tests“, freute sich Schrötter. „Lowes ist wieder sehr schnell unterwegs, aber wir wussten auch im Voraus, dass mir Jerez nicht optimal liegt. Ich habe extrem gut angefangen, leider ist mir aber am ersten Tag am Morgen das Vorderrad eingeklappt. Das hat uns Zeit gekostet und etwas aus dem Rhythmus gebracht. Trotzdem haben wir unseren Testplan sehr gut durchgezogen und verschiedene Änderungen am Bike vorgenommen, auch, damit mein neuer Crew-Chief Michael Thier versteht, was mir taugt. Wir verstehen uns wirklich sehr gut und ich denke, wir machen einen guten Job. Die Zeiten waren daher erst mal nebensächlich, vielmehr war es wichtig, einen soliden Grundspeed zu haben, um auch wirklich die Sachen zu testen.“ Tony Arbolino freute sich ebenfalls über die Fortschritte. „Wir haben viel gearbeitet, und ich habe mich seit November stark verbessert“, so der 20-jährige Italiener. „Ich verstehe das Motorrad immer mehr und habe auch meinen Fahrstil optimiert. Das Team arbeitet wirklich hart und wir kommen immer näher an die Top-Jungs heran.“

Auch Tom Lüthi verließ Jerez mit einem guten Gefühl. Der



TEAM ASPAR

Arón Canet: Dieses Jahr ein echter Titelkandidat für SpeedUp?



MARC VDS

Sam Lowes: Der 30-jährige Brite fühlt sich in der Form seines Lebens

ERGEBNISSE

Moto2-Test Jerez (E), 09.–10.03.2021, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Arón Canet (E)	Speed Up	1.41,130	125
2.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.41,429	161
3.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	1.41,550	122
4.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	1.41,761	129
5.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	1.41,784	144
6.	Augusto Fernández (E)	Kalex	1.41,893	153
7.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.41,950	128
8.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	1.41,971	158
9.	Tom Lüthi (CH)	Kalex	1.41,992	128
10.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.42,141	163
11.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.42,483	138
12.	Ai Ogura (J)	Kalex	1.42,538	143
13.	Albert Arenas (E)	Speed Up	1.42,568	119
14.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	1.42,697	65
15.	Piotr Biesiekirski (PL)	Kalex	1.44,056	117
16.	Tommaso Marcon (I)	MV Agusta	1.44,257	60

Schweizer arbeitete vor allem an seiner Race-Pace und daran, sich mit seinen neuen Technikern bestmöglich kennenzulernen. „Es war ziemlich positiv", so der Schweizer Lüthi. „Es war cool, zwei so gute Tage zu haben, da muss man in Jerez um diese Jahreszeit schon richtig Glück haben. Wir hatten deshalb viel Arbeit. Aber ich denke, wir haben einen guten Job gemacht. Gar nicht glücklich bin ich mit meiner Rundenzeit, aber die stand hier auch nicht im Fokus. Wir haben uns vielmehr darauf konzentriert, wie wir eine richtig gute Pace hinbekommen. Dabei haben wir so einiges verstanden. Ich denke, wir sind auf einem guten Weg." Lüthis Teamkollege Bo Bendsneyder zeigte erstmals auf einer Kalex seine Klasse, der langgewachsene Holländer legte die fünftschnellste Zeit hin.

Wer fuhr auf Zeitenjagd?

Aber die Bestzeit brannte Arón Canet in den Asphalt. Seine 1.41,130 kratzten haarscharf an der absoluten Moto2-Rekordrunde von Marcel Schrötter – 1.41,109 –, und der 21-jährige Spanier machte klar, dass in seiner zweiten Moto2-Saison mit ihm zu rechnen ist. „Ich bin sehr glücklich, wie sich die beiden Testtage entwickelt haben", so Canet. „Wir haben am Setup und an der Rennpace gearbeitet, was für das Rennwochenende im Mai hier am wichtigsten ist. Wir müssen jetzt in Katar die Abstimmung noch feintunen, dort wird alles noch einmal viel enger werden. Aber mit meiner Bestzeit bin ich zufrieden." Sein neuer Teamkollege Albert Arenas tat alles, um sich an die SpeedUp Moto2 zu gewöhnen. „Das Motorrad macht mir viel Spaß", gestand der Moto3-Weltmeister. „Ich gewöhne mich langsam daran und an die Reifen und das Team. Ich freue mich auf die drei weiteren Testtage vor der Saison und will mehr!"

Sam Lowes fuhr nicht weniger als 161 Runden und arbeitete am Vorderradgefühl, seine Zeit kam ganz ohne dass er auf Zeitenjagd gegangen wäre. „Ich konnte bei jedem Exit 1.41er-Zeiten fahren", freute er sich. „Ich konnte sogar mit gebrauchten Reifen so schnell sein. Ich habe im Winter hart gearbeitet und fühle mich sehr gut in Form." ■



SAG

Tom Lüthi: Viel Abstimmungsarbeit mit neuem Team erledigt



HUSQVARNA

Romano Fenati: Viel an der Abstimmung gearbeitet

Moto3

Öttls Team beginnt stark

Auch die Moto3-Piloten testeten noch einmal in Jerez. Die Bestzeiten an der Spitze lagen eng beisammen, und Romano Fenati konnte mit der Husqvarna ganz vorn dabei sein.

Das gemeinsame Team von Peter Öttl und Max Biaggi testete in Jerez erstmals in diesem Jahr, dafür hatten sie zwei richtig gute Tage. So konnte Romano Fenati gleich mächtig loslegen – und der 17-jährige Adrian Fernández seinen Einstand im Team geben. Dabei spulte der ehrgeizige Teenager immerhin 139 Runden ab, um sich an die Husqvarna zu gewöhnen und sich mit der Arbeitsweise seines WM-Teams vertraut zu machen. Nachdem das Team eine Abstimmung gefunden hatte, mit der der WM-Neuling zurechtkam, fuhr Fenati einige Runden mit ihm zusammen, um den Junior zu beobachten und ihn einiges abschauen zu lassen.

Fenati ließ die frisch revidierte Werks-Husqvarna aber auch mächtig laufen. Nur der zu Leopard Racing gewechselte Ex-VR46-Schützling Dennis Foggia war auf der bekannt schnellen Honda der Luxemburger schneller. Fenati war auch zufrieden. „Ich bin sehr glücklich mit dem ersten Test für diese Saison", so der 25-jährige Italiener. „Wir waren von Beginn an sehr schnell. Wir haben nur kleine Änderungen an der Abstimmung gemacht, die mir sehr entgegengekommen sind. Ich gehe mit einem guten Gefühl zum nächsten Test in Katar."

Auch PrüstelGP testete mit Jason Dupasquier und Ryusei Yamanaka in Jerez. Dabei fiel auf, dass sich der 19-jährige Schweizer enorm gegenüber dem Vorjahr verbessert hat. Am ersten Tag fuhr er nur mit gebrauchten Reifen, versuchte das Gefühl zu optimieren und nicht dem Zeitenangriff nachzujagen. Am zweiten Tag konnte er dann eine schnellste Runde von 1:46.641 fahren. „Am ersten Tag war das Gefühl mit dem Bike bereits gut", freute sich Dupasquier. „Ich habe vor allem an den schnellen Kurven gearbeitet und versucht, die Bremspunkte zu verbessern. Am Mittwoch haben wir versucht, mit neuen Reifen eine schnelle Runde zu fahren. Auch der zweite Tag war positiv, wir fanden eine gute Abstimmung für Katar. Ich bin bereit und voll motiviert." ■ IP

ERGEBNISSE

Moto3-Test Jerez (E), 09.–10.03.2021, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	1.45,726	121
2.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	1.45,792	90
3.	Sergio García (E)	GasGas	1.45,828	142
4.	Izan Guevara (E)	GasGas	1.45,898	135
5.	Xavier Artigas (E)	Honda	1.46,175	139
6.	Yuki Kunii (I)	Honda	1.46,276	168
7.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	1.46,641	143
8.	Kaito Toba (J)	KTM	1.47,051	119
9.	Maximilian Kofler (A)	KTM	1.47,081	122
10.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	1.47,162	131
11.	Adrián Fernández (E)	Husqvarna	1.47,675	139
12.	Andy Farid (RI)	Honda	1.48,083	191



Britischer Overkill

Zu den Daytona 200 im Jahr 1971 entsandte Triumph-BSA das größte Werksaufgebot seiner Geschichte. Mit Dick Mann gewann der gleiche Routinier wie im Vorjahr, diesmal auf BSA, und die Triples besetzten das ganze Podest. Doch auch das konnte den Untergang der britischen Motorradindustrie nicht aufhalten.

Von: **Imre Paulovits**

Stolz und gewaltig standen sie aufgereiht: Nicht weniger als fünf blau-weiße Werksmaschinen von Triumph und genau so viele rot-weiße von BSA posierten bei den Fotoaufnahmen vor den 200 Meilen von Daytona 1971, dem damals größten Motorradrennen der Welt. Im Vorjahr hatte Gene Romero die 200 Meilen nur drei Sekunden hinter Dick Mann auf der Honda beendet, und da die Käufe der CB 750 in den USA in die Höhe schnellten und auch mehr Triumph Trident geordert wurden, als das Werk liefern konnte, verstärkten die Briten ihren Einsatz noch einmal, während Honda nun fernblieb.

Gigantischer Aufwand

Aus den Erfahrungen des Vorjahres wurde bei den bis auf den Neigungswinkel der Zylinderbank identischen Triumph- und BSA-Rennern der Ölkühler in die Verkleidungsnase gesetzt und die Abluft durch zwei Schläuche an den Verkleidungsseiten abgeleitet. Rahmenbauer Rob North machte seine Rohrschleifen im Lenkkopfbereich 50 Millimeter niedriger, der Motor wurde um 40 mm weiter nach vorn platziert, die Schwinge um das gleiche Maß verlängert und der Lenkkopfwinkel zwei Grad flacher. Am Vorderrad wurde statt der Fontana Doppel-Duplex-Trommelbremse eine Doppelscheibe von Lockheed montiert, die Motoren bekamen einen Squish-Zylinderkopf und leisteten nun 84 PS. Die neuen Motorräder wurden von den Technikern bald „Lowboy“, die alten „Highboy“ genannt, die neue Verkleidung mit dem an einen Briefschlitz erinnernden Ölkühlereinlass bekam den Spitznamen Letterbox Fairing.

Dick Mann, der nach seinem Daytona-Sieg mit Honda die 1970er-Saison mit BSA weiterfuhr, bekam das neue Modell, Dave Aldana, Jim Rice und der aufstrebende Don Emde wurden mit verbesserten Vorjahres-Maschinen ausgestattet. Dazu fuhr BSA wieder das ganz große Geschütz auf und überredete wie im Jahr zuvor Mike Hailwood, in Daytona an den Start zu gehen. Gene Romero wurde 1970 auf Triumph Grand National Champion und bekam ein neues Motorrad, Gary Nixon, Don Castro und Tom Rockwood fuhren das Vorjahresmodell. Dazu entsandte Triumph seinen Werksfahrer Paul Smart nach Daytona.

Der damals 28-jährige Brite markierte auch prompt die Trainingsbestzeit vor den beiden Werks-Harleys von Cal Rayborn und Mark Brelsford, Emde und Hailwood. Als das 87 Fahrer starke Feld gestartet wurde, setzte sich zunächst Garry Fisher auf seiner privaten Honda in Führung, doch ab der zweiten Runde kämpften Mike Hailwood und Paul Smart an der Spitze, wenn Dick Mann die beiden auch stets in Sichtweite behielt. In der 15. Runde fiel Hailwood wie im Jahr zuvor aus, diesmal mit einem verbrannten Ventil am mittleren Zylinder. Cal Rayborn musste schon vorher mit Getriebeproblemen an die Box. So blieb Smart allein an der Spitze – und auch nach dem Tankstopp blieb er vorn. Doch in der 42. von 57 Runden machte auch an seinem Motorrad ein Ventil schlapp, und Mann übernahm die Führung vor Romero, die er sich wie im Jahr zuvor nicht mehr nehmen ließ. Don Emde brachte die Vorjahres-BSA als Dritter ins Ziel, alle anderen waren überrundet. Die Materialschlacht hatte auch



Paul Smart (#12) vor Mike Hailwood: Die beiden Briten boten den Zuschauern eine Riesenshow, fielen aber aus

ARCHIV SMART



DIS

Dick Mann: Wie im Jahr zuvor mit der Honda wusste er das Tempo einzuteilen



DIS

Mike Hailwood kam nur 15 Runden weit



ARCHIV SMART

Blaue Triumph-Armee: Grand National Champ Gene Romero, Don Castro, Tom Rockwood, Gary Nixon und Paul Smart (v. l.)

ZAHL DES RENNENS

5

von den zehn Werksmaschinen der BSA-Group sahen nach 200 Meilen nur das Ziel, aber das komplette Podest täuschte über diese Unausgegorenheit hinweg. Über die Saison entwickelten sich die Triples aber zu sehr zuverlässigen Rennmaschinen.

diesmal Opfer gefordert, aber immerhin kamen 37 Fahrer ins Ziel, im Jahr zuvor waren es ganze 16.

Auch die US-Meisterschaft, für deren Dirt-Track-Disziplinen extra neue 750er-Twins homologiert wurden, fochten die britischen Motorräder untereinander aus, Dick Mann gewann seinen zweiten Titel, Gene Romero führte den Kampf um seine Number-One-Plate aber ganz bis zum Saisonfinale in Ontario.

Zu Grabe getragen

Doch der größte Werkseinsatz der britischen Motorradgeschichte ging jäh zu Ende. Streiks im Werk sorgten dafür, dass die Rennerfolge nicht in Verkaufszahlen umgesetzt werden konnten, nur ein Bruchteil der Motorräder wurde produziert, die von den Händlern bestellt waren. Nur noch Dick Mann auf BSA und Gene Romero auf Triumph wurden 1972 weiter unterstützt. 1973 wurde BSA-Triumph in Norton-Villiers-Triumph integriert. Das große Sterben der britischen Motorradindustrie war in vollem Gange.

Wie gut die Rob-North-Triples waren, zeigte sich auch nach der Schließung des Werks. Sie hielten lange gegen die immer stärker werdenden Zweitakter gegen, und nachdem 1977 die TT-F1 ins Leben gerufen wurde, fuhren sie noch eine ganze Weile gegen modernere Konkurrenz.

Dick Manns Sieger-BSA wurde 1977 von dem New Yorker Anwalt und Team-Obsolete-Gründer Rob Iannucci gekauft. Bis 2002 wurde sie bei Oldtimer-Rennen eingesetzt, ständig weiterentwickelt und fuhr fast 100 Siege ein. 2013 wurde sie restauriert und wieder in ihren Originalzustand versetzt. Fast alle anderen originalen Werksmaschinen gingen zwar 2003 beim Brand des British Motorcycle Museum verloren, doch die Rennkarriere der Lowboy-Triples dauert bis heute an. Neben Norton Manx und Matchless G50 sind sie die in der größten Zahl produzierten Replica von historischen Rennmaschinen und beherrschen nach wie vor die Rennen der historischen Formel 750 weltweit. ■

ERGEBNIS

200 Meilen von Daytona 1971

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Dick Mann (USA)	BSA 750	1:54.56 Stunden
2.	Gene Romero (USA)	Triumph 750	+ 14 Sekunden
3.	Don Emde (USA)	Triumph 750	+ 1.02 Minuten
4.	Roger Reiman (USA)	Harley-Davidson 750	+ 1 Runde
5.	Jim Odom (USA)	Yamaha 350	+ 1 Runde
6.	Chuck Palgren (USA)	Yamaha 350	+ 2 Runden
7.	Jess Thomas (USA)	Triumph 750	+ 2 Runden
8.	Tom Rockwood (USA)	Triumph 750	+ 2 Runden
9.	Dave Smith (GB)	Kawasaki 500	+ 3 Runden
10.	Kel Carruthers (AUS)	Yamaha 350	+ 3 Runden



Brandon Paasch: Vor dem Rennen ging der Yamaha-Pilot noch an Krücken

TSE RACING

Gemeiner Slingshot

Bis wenige Meter vor dem Ziel führte Sean Dylan Kelly die 79. Ausgabe der 200 Meilen von Daytona an. Doch dann nutzte Brandon Paasch den Windschatten aus der Steilwand und gewann das wegen Corona um ein Jahr verschobene Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Schon die letzten Runden war er ihm wie eine Laus im Pelz. Dabei führte der erst 18-jährige Sean Dylan Kelly die meisten Runden des 200-Meilen-Klassikers. Doch der um ein Jahr ältere Brandon Paasch konnte nach dem letzten Tankstopp einen Sechs-Sekunden-Rückstand wieder wettmachen, und in den letzten fünf Runden ließ er sich einfach nicht abschütteln. Als es dann durch die Steilwand zum Zielstrich ging, fuhr Paasch bis ganz nach oben, nahm von dort Schwung, scherte aus dem Windschatten aus und lag im Ziel eine halbe Motorradlänge vorn. Ein uralter Trick im Trioval, der schon so oft über den Sieg entschieden hat.

Dabei stand Kelly wie schon bei der letzten Ausgabe vor zwei Jahren (2020 wurden die 200 Meilen einen Tag vor dem Rennen wegen Corona abgesagt) auf der Pole-Position. Damals verlor er das Rennen im Schlussspurt um 0,2 Sekunden an Kyle Wyman, diesmal unterlag er Paasch um ganze 31 Tausendstel. „Diesmal schmerzt es noch viel mehr", gestand Kelly. „Ich habe den Zielstrich Runde für Runde vor mir gesehen, dann war Brandon für einen klitzekleinen Moment vorn. Die 200 Meilen sind nicht leicht, ich werde nächstes Jahr wiederkommen und wieder versuchen zu gewinnen."

Preisgeld für den Mentor

Paasch freute sich umso mehr. Dabei hatte er schon vor dem Start klargestellt, dass wenn er das berühmte 200-Meilen-Rennen gewänne, er die Hälfte des Preisgeldes an die Familie seines im Dezember bei einem Rennen in Homesteadt tödlich verunglückten Mentors Lloyd Bayley stiften würde. Dieser hatte ihm zu Beginn seiner Karriere unter die Arme gegriffen. „Ich habe bereits vor zwei Jahren, als ich im Schlussspurt Fünfter wurde, von diesem Manöver geträumt", gab Paasch zu. „Dass es nun geklappt hat, war fast surreal." Er konnte es durchziehen – trotz einer Knöchelverletzung, wegen der er nicht hatte trainieren können und die ihn noch im Daytona-Fahrerlager an Krücken zwang.

Der 19-fache TT-Sieger Michael Dunlop versuchte sich ebenfalls beim US-Klassiker, hatte aber Probleme mit seiner gemieteten Kawasaki und wurde vom 21. Startplatz schließlich 11. ■



DIS

So knapp war es: Brandon Paasch (#96) gewann mit halber Motorradlänge

ERGEBNISSE

79. Daytona 200 (USA), 13.03.2021, 57 Runden = 321,913 km

1.	Brandon Paasch (USA)	Yamaha YZF-R6	2:08.41,220 Stunden
2.	Sean Dylan Kelly (USA)	Suzuki GSX-R 600	+0,031 sec
3.	Tyler O'Hara (USA)	Kawasaki ZX-6R	+27,921 sec
4.	Michael Barnes (USA)	Yamaha YZF-R6	+27,930 sec
5.	Danny Eslick (USA)	Suzuki GSX-R 600	+1.06,711 min

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Letzte Woche testeten die Top-Teams vier Tage lang in Le Mans und hatten dabei von Sonnenschein bis Regen alles dabei, sodass sie sich gut auf den 24-Stunden-Klassiker am 17./18. April vorbereiten konnten. Dabei zeigte sich die Bridgestone-bereifte YART-Yamaha sehr stark. Dank neuer Marelli-Elektronik schafft die Werks-R1 jetzt zwei Runden mehr pro Tankfüllung als im Vorjahr! „Das war unsere Achillesferse", gibt Teamchef Mandy Kainz zu. „Bei unserem Sieg in Estoril hatten wir auch zwei Tankstopps zu viel."
Die BMW-Werksmannschaft testete ebenfalls als Teil ihres bereits seit Januar dauernden Programms, um die neue M 1000 RR für das erste Rennen fertig zu bekommen. „Alles ist neu, wir müssen viele von unseren Teile an das neue Motorrad anpassen", gab Teamchef Werner Daemen zu. Dank neuer Aerodynamik und Elektronik soll das neue Motorrad viel effizienter sein. BMW sortierte mit Dunlop auch Reifen für die 24 Stunden aus.

IDM SUPERSPORT 600

Der 15-jährige Niederländer Melvin van der Voort steigt 2021 von der IDM Supersport 300 in die IDM Supersport 600 auf. Der letztjährige Saisonauftakt-Sieger der Nachwuchsklasse fährt weiterhin in den Farben des SWPN-Teams.

SUPERBIKE-WM

Am Montag und Dienstag (nach Redaktionsschluss) testeten in Misano Ducati und Yamaha ihre Superbikes. Auch das Kawasaki-Werksteam kam mit Alex Lowes, damit der Brite die wegen seiner Trainingsverletzung ausgefallenen Testtage nachholen kann. Ebenso war das Puccetti-Kawasaki-Supersport-Team mit seinen neuen Motorrädern für Philipp Öttl und Can Öncü vor Ort. Am Montagmittag war Yamaha-Pilot Toprak Razgatlioglu Schnellster vor Ducati-Werksfahrer Scott Redding.



Dreimal Romain Febvre: MX1-Sieg, Superfinalsieg und italienischer Meistertitel

KAWASAKI

Prado hopp, Febvre top

Der dritte und letzte Lauf der offenen italienischen Meisterschaft in Mantova endete mit einem Doppelsieg für Romain Febvre. In der MX2 beeindruckte erneut der junge Italiener Nicholas Lapucci mit seiner Zweitakt-Fantic.

Von: **Thomas Schiffner**

Der dritte Lauf der offenen italienischen Meisterschaft war der finale und bestbesetzte der Trilogie vor der WM-Saison. Auf der GP-Strecke im lombardischen Mantova fehlten von der MXGP-Elite Tony Cairoli, Tim Gajser und Jeffrey Herlings. Im MX1-Rennen hatte KTM-Star Jorge Prado wie zwei Wochen zuvor in Riola Sardo im Superfinale Pech: Als Dritter in der ersten Kurve blieb er kurz darauf stecken und fiel auf den letzten Platz zurück. Die Kawasaki-Werksfahrer Ivo Monticelli und Romain Febvre kontrollierten zunächst das Rennen. Jeremy van Horebeek rückte dann erneut Beta in den Blickpunkt: Der Belgier war schnellster Mann, pflügte durchs Feld und konnte sogar bis auf vier Sekunden auf Sieger Febvre aufrücken. Prados Reise vom 33. Platz endete auf P6. Febvres Laufsieg bedeutete auch den Gesamtsieg im italienischen Championat.

Sieger im MX2-Lauf war, genau wie in der Vorwoche in Alghero, Nicholas Lapucci. Der 22-jährige Italiener deklassierte mit der Zweitakt-Fantic die Konkurrenz und kam 18 Sekunden vor GP-Pilot Roan van de Moosdijk ins Ziel!

Lapucci wurde damit überlegen italienischer Meister der kleinen Klasse. Der Däne Mikkel Haarup, der ebenfalls ums Podium kämpfte, stürzte heftig und gab mit Verdacht auf Schlüsselbeinbruch auf.

Sturz von Jorge Prado

Im Superfinale der 19 besten MX2- und 20 besten MX1-Piloten blieb Jorge Prado das Pech treu. Romain Febvre hatte den Start auf seiner Kawasaki gewonnen, dahinter der Spanier, doch in Kurve 2 preschte das aggressiv fahrende Fantic-Wunderkind Lapucci am zweifachen Weltmeister vorbei. Erst acht Minuten später schloss Prado zu Febvre auf und setzte einen Pass auf den Kawasaki-GP-Fahrer. Dabei rutschte ihm das Vorderrad weg und er musste humpelnd die Strecke räumen.

Das Superfinale endete wie der MX1-Lauf mit einem Febvre-Sieg vor Van Hoerebeek und Monticelli, Lapucci war als bester MX2-Fahrer ganz starker Vierter. Der Österreicher Michael Sandner erzielte als Siebter sein bestes Resultat, Kosak-KTM-Fahrer Tom Koch wurde guter Elfter. ■

MOTOCROSS

Mantova (I), 14.03., MX1

1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki
2.	Jeremy van Horebeek (B)	Beta
3.	Ivo Monticelli (I)	Kawasaki
4.	Alessandro Lupino (I)	KTM
5.	Tanel Leok (EST)	Husqvarna
6.	Jorge Prado (E)	KTM
7.	Tom Koch (D)	KTM
8.	Alvin Östlund (S)	Yamaha
9.	Davide de Bortoli (I)	Honda
15.	Nicolas Bender (CH)	Husqvarna

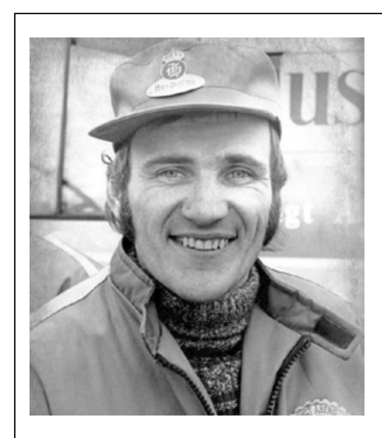
MX2

1.	Nicholas Lapucci (I)	Fantic
2.	Roan van de Moosdijk (NL)	Kawasaki
3.	Ramon Savioli (I)	Husqvarna
8.	Michael Sandner (A)	KTM

Finale „Supercampione“ (MX1+MX2)

1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki
2.	Jeremy van Horebeek (B)	Beta
3.	Ivo Monticelli (I)	Kawasaki
4.	Nicholas Lapucci (I)	Fantic
7.	Michael Sandner (A)	KTM

NACHRUF BENGT ABERG



DER „TEUFELSFAHRER“ IST TOT

Im Alter von 76 Jahren verstarb der schwedische Motocross-Pilot Bengt Aberg am 6. März an den Folgen einer Diabetes-Erkrankung. Der bullige Farmerssohn, geboren kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges, war in den späten 1960er- und frühen 1970er-Jahren einer der besten Fahrer in der Motocross-WM. In den goldenen Jahren des Sports 1969 und 1970 gewann Bengt Aberg die damalige Königsklasse 500er-WM auf einer Zweitakt-Werks-Husqvarna und löste damit den Thüringer Paul Friedrichs als Weltmeister ab. Sein spezieller und spektakulärer Fahrstil begeisterte die Motocrosswelt. Aberg stand gern und lange auf den Rasten und ließ die Husky so durch die Kurven rutschen, mit einer unnachahmlichen Balance. Besonders wohl fühlte sich Bengt Aberg im Schlamm. Während die Konkurrenz an den rutschigen Hügeln verzweifelte, fuhr der Schwede auf den Fußrasten scheinbar mühelos bergan. So wie im Jahr 1969 beim entscheidenden WM-Lauf im Schweizer Wohlen, als er im Schlamm mit 40 Sekunden Vorsprung seinen ersten WM-Titel holte. 1970 zog es ihn nach Amerika, wo er erfolgreich die Inter-AM-Serie für Husqvarna bestritt. Beeindruckt nannten die Amerikaner den Husky-Piloten „Devils Rider“. Auch beim Motocross des Nations feierte Aberg große Siege. In den Jahren 1970, 1971 und 1974 triumphierte er mit dem Team Schweden. Unvergessen der Triumph in Stockholm 1974 gegen die damals unbekannten Amerikaner um Jim Pomeroy und Brad Lackey. Bengt Aberg war der unumstrittene Star an diesem Wochenende im September auf der 500er-Bultaco und gewann seine beiden Läufe. In den darauffolgenden Jahren bis 1976 pilotierte Aberg weiterhin die Factory-Bultaco und wechselte 1977 auf die 500er-Viertakt-Yamaha. 1995, im stolzen Alter von 51 Jahren, gelang Aberg das Kunststück, die schwedische Eisspeedway-Meisterschaft für sich zu entscheiden.

Führungswechsel

CUDBY

KTM-Pilot Cooper Webb demonstrierte bei Runde 10 der Supercross-WM in Arlington (Texas) seine Klasse und siegte ungefährdet. Der deutsche Tabellenführer Ken Roczen (Honda) setzte auf Rang 6 den Abwärtstrend der letzten Rennen fort und verlor das Red Plate. Justin Barcia (GasGas) und Jason Anderson (Husqvarna) sorgten für einen Dreifachsieg made in Austria.

Von: **Frank Quatember**

Das erste von drei Rennen in Texas versprach einen packenden Zweikampf zwischen den beiden Alphatieren Cooper Webb und Ken Roczen, doch leider fiel das von den Fans weltweit ersehnte direkte Duell zwischen den Ausnahmepiloten aus. Während Webb gewohnt cool sein Pensum am Samstag bis hin zum Finale abspulte, kämpfte der Thüringer mit der Konkurrenz, der Strecke und seinen Nerven. Layout und Größe der Strecke im eigentlich riesigen AT&T Stadium ähnelten stark einem Arenacross-Track und dementsprechend körperlich ging es den ganzen Samstag zur Sache – Nachteil Roczen.

Im ersten Vorlauf der 450er-WM-Klasse kam es zum internen Husky-Duell zwischen dem gut aufgelegten Dean Wilson und Jason Anderson. Anderson, SX-Champion 2018, übernahm rasch die Führung, und Roczen machte Druck auf Wilson. Doch wie so oft schaffte es der Mattstedter trotz etlicher Versuche nicht, am Schotten vorbeizugehen.

Es kam, was kommen musste: Roczen bekam Druck aufs Hinterrad von Justin Barcia, sprang einen Triple zu kurz und machte Bekanntschaft mit den Strohballen. Nur ein kleiner Sturz, aber mit Folgen. Die Nase vorn im Ziel hatte Anderson vor Wilson und Barcia, während Platz 7 für Kenny ein klares Handicap bei der Startreihenfolge für das spätere Finale bedeutete.

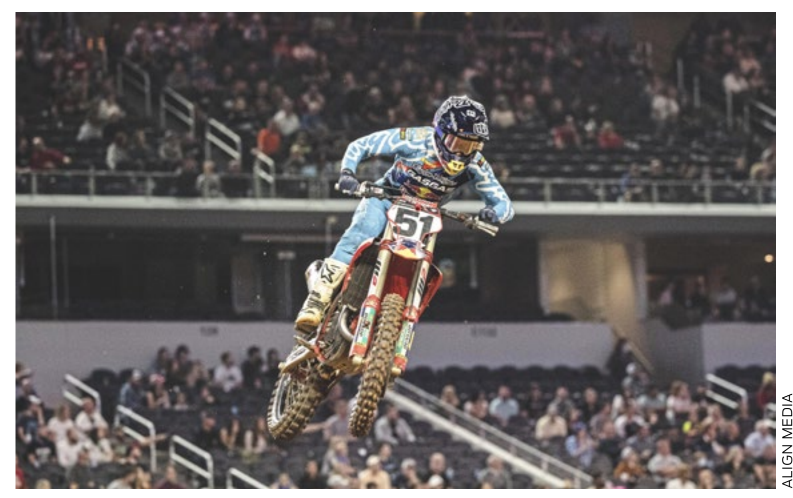
Heftiger Musquin-Sturz

Dramatisch ging es im zweiten Heat zu. Nach dem Holeshot von KTM-Star Marvin Musquin übernahm sensationell Joey Savatgy mit einem tollen Manöver die Spitze. Aaron Plessinger nutzte die Chance, stieß in die Lücke und ging wenig später in Runde 4 an Savatgy vorbei in Führung. Das schaffte auch Musquin, doch kurz darauf flog der schmächtige Franzose heftig ab. Musquin lag zunächst bewegungslos in der Kurve, konnte aber zum Glück nach kurzer Behandlung die Arena aufrecht verlassen. Der Rennabend war für Musquin allerdings beendet. Plessinger siegte deutlich vor Savatgy. Im Kampf um das Laufpodium lieferte der schlecht gestartete Webb ein tolles Rennen ab, düpierte dabei auch Eli Tomac mit seiner spektakulären Kurventechnik.

Somit hatten die Topfavoriten Webb, Roczen und Tomac allesamt keine ideale Position am Gatter für das abschließende Finale der schnellsten Supercrosser der Welt. Doch nur einem der drei gelang der knackig kurze Start, und das war Cooper Webb. Bereits nach wenigen Sekunden ging der KTM-Pilot energisch an Dean Wilson mit einem kleinen Rempler vorbei in Führung.

Roczen: Start vermasselt

Roczen und Tomac vermasselten dagegen wie befürchtet ihre Starts, mit der Entscheidung hatten die Schwergewichte bis zur Ziellinie nichts mehr zu tun. Während Webb an der Spitze wie ein Uhrwerk Runde für Runde ohne den geringsten Fehler abspulte, machte sich aus dem vorderen Mittelfeld der wilde Jason Anderson auf den Weg nach vorn. Der Husky-Fahrer war auf einer Mission, fuhr die schnellste Runde und lieferte sich einen



ALIGN MEDIA

Platz 2: Unspektakulärer Erfolg für „Bam Bam“ Garcia auf GasGas



CUDBY

Start: In der Mitte Cooper Webb (#2) neben Titelverteidiger Eli Tomac (#1)

heftigen Zweikampf mit Malcolm Stewart (Yamaha). Dem kleinen Bruder von MX-Legende James Stewart gingen die Pferde durch, nachdem er von Anderson hart, aber fair passiert worden war. Unmittelbar danach ließ „Mookie“ nach einer Kurve das Gas stehen und krachte seitlich mit ordentlich Schwung in das Hinterrad des Husky-Piloten. Anderson schüttelte sich kurz, verlor aber weder Platz noch Spur, dafür flog Bösewicht Stewart selbst in Richtung unterste Sitzreihe und krachte auf den Beton. Aua!

Kurz darauf zeigte Anderson auch noch dem zweiten Yamaha-Werkspiloten Dylan Ferrandis, wie man in Amerika Supercross fährt. Mit einem harten Blockpass sorgte „El Hombre“ dafür, dass der in den Vorläufen sehr starke Franzose zu Fall kam und angeschlagen das Rennen abbrechen musste. Duell Husqvarna vs. Yamaha – Endstand 2:0. Immerhin sorgte Aaron Plessinger mit Rang 5 im Ziel für einen Lichtblick bei den Blauen.

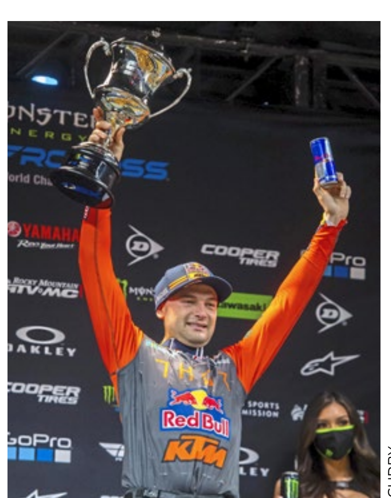
Roczen fand zu keinem Zeitpunkt seinen Rhythmus. „Die Startposition war der Schlüssel, und die habe ich im Vorlauf verbockt. Das war nicht die Nacht, die ich mir erhofft hatte“, erklärte die enttäuschte Nr. 94. Kenny hatte im Finale Probleme mit Konkurrenten wie Wilson oder Savatgy, die eigentlich nicht auf seinem Level agieren. Auch die Strecke spielte dem Deutschen nicht in die Karten. Rundenzeiten um die 45 Sekunden, kaum Möglichkeiten, ohne hohes Risiko oder mit der Brechstange zu passieren, sowie keine schnellen Sektionen, um Zeit gutzumachen.

Webb: Texas-Track top

Für Cooper Webb, der nach Arlington 1 mit sieben Punkten Vorsprung die WM anführt, lief es dagegen ganz nach Wunsch: „Eine tolle Nacht, ich hatte jede Runde alles unter Kontrolle. Und das hier in Arlington, wo ich letztes Jahr einen der schlimmsten Stürze meiner Karriere erlebt habe. Ich freue mich schon auf die nächsten zwei Rennen hier, der Track liegt mir wirklich sehr gut“, gab er nach Rennschluss zu Protokoll.

Hinter Webb gelang Justin Barcia auf GasGas ein für seine Verhältnisse unspektakuläres, aber umso beachtlicheres Rennen. Mit dem zweiten Podiumsplatz bleibt „Bam Bam“ weiterhin in der WM-Tabelle auf Tuchfühlung zu den Top 3. „Das war heute eine sehr spezielle Nacht für uns, denn unser Boss aus Österreich war hier. Mit Platz 2 vor diesen Texas-Fans konnten wir ihn stolz machen. Ich habe alles gegeben, um an Cooper heranzufahren, aber er war zu gut“, analysierte Barcia gutgelaunt seinen Auftritt.

Auch Jason Anderson war bester Dinge nach seinem wilden Ritt in Texas-Tradition. „Ich fahre den Jungs schon das ganze Jahr hinterher, und es wurde Zeit, ein wenig Feuer in die Sache zu bringen. Das machen wir jetzt jedes Wochenende bis zum Jahresende!“, freute sich der 28-jährige Husqvarna-Werkspilot. ■



CUDBY

Vierter Sieg: Cooper Webb

SUPERCROSS-WM

Arlington (USA), 13. März

	Fahrer	Marke
1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Justin Barcia (USA)	GasGas
3.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
4.	Chase Sexton (USA)	Honda
5.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
6.	Ken Roczen (D)	Honda
7.	Joey Savatgy (USA)	KTM
8.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
9.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
10.	Martin Davalos (USA)	KTM
11.	Vince Friese (USA)	Honda
12.	Justin Bogle (USA)	KTM
13.	Justin Brayton (USA)	Honda
14.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
15.	Kyle Chisholm (USA)	Yamaha

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 10 von 17 Läufen

	Fahrer	Punkte
1.	Cooper Webb	223 Punkte
2.	Ken Roczen	216
3.	Eli Tomac	190
4.	Justin Barcia	176
5.	Aaron Plessinger	152
6.	Malcolm Stewart	152
7.	Jason Anderson	137
8.	Marvin Musquin (F), KTM	135
9.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	123
10.	Dylan Ferrandis (F), Yamaha	122
11.	Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	120
12.	Joey Savatgy	111
13.	Justin Brayton	96
14.	Dean Wilson	84
15.	Vince Friese	72

NACHRICHTEN

STRENGERE REGELN FÜR DAKAR RALLYE

Eine Kommission, bestehend aus FIM, Dakar-Promoter ASO, Herstellern und Teams, hat weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Cross Country Rallyesport beschlossen: Künftig darf nur noch ein Hinterreifen pro Rallyetag benutzt werden, auf der Marathonetappe darf nicht gewechselt werden. Die Motoren in der RallyGP-Klasse werden verplombt, während der Dakar darf der Motor einmal von oben geöffnet werden. Eine zweite Öffnung zieht 10 Minuten Zeitstrafe nach sich. Bei Rallyes bis zu fünf Tagen darf nichts am Motor gewechselt werden. Die Tankpausen werden von 15 auf 20 Minuten verlängert. Ab 2023 wird ein Speed Limit von 150 km/h Pflicht. In 2022 will die FIM mit den Herstellern eine per GPS gesteuerte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 150 km/h entwickeln.

THURY VERFEHLT FINALE

Dominique Thury kämpfte auch beim Texas-Rennen vergeblich um das Finale. Der Schneeberger nahm in der 250er-Klasse beim Supercross in Arlington den dritten Anlauf. Zunächst verlief sein Arbeitstag wie erhofft. In den beiden Qualifikationsläufen seiner Gruppe fuhr Thury auf die Ränge 2 und 3, doch in seinem entscheidenden Heat kam der 28-Jährige aus dem Erzgebirge nur auf Rang 13 ins Ziel. Das bedeutete einen hart umkämpften Hoffnungslauf – und hier scheiterte Thury als Sechster, für das Finale wäre mindestens Rang 4 nötig gewesen.

HERXHEIM VERLEGT

Wie erwartet hat die MSV Herxheim den Langbahn-GP-Auftakt am Christi-Himmelfahrts-Feiertag (13.05.) wegen steigender Corona-Inzidenzzahlen abgesagt, aber ein Ersatzdatum angekündigt. Das Rennen soll nun am 19. September als WM-Finallauf nachgeholt werden.

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi



Audi TT Quattro 3,2 l, EZ 01/2007, Rieger-Umbau, 79500 km, 250 PS, Klima, VB 17.500,- €. Tel. 0172-9013199



RS 7 Sportback - 600 PS, EZ 11/2019, 7835 km, 441 kW, Tangorot Metallic, Matrix LED + Laser, RS-Keramikbremse, RS-AGA, B&O Premium, virtual cockpit+, Pano, HUD, uvm., 119.970,- € (MwSt. awb.). Audi Zentrum Hanau AG, Luise-Kiesselbachstr. 17, 63452 Hanau, Tel. 06181/49 08-0, autohaus-best.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55828

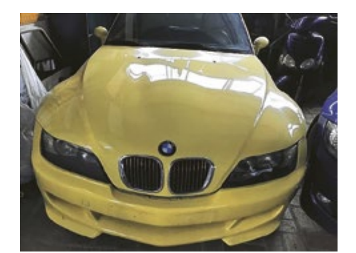
BMW

BMW Bertone, 1. Hd., Originalzustand mit Original KFZ-Brief, EZ 7/64, gegen Gebot an: enpe.immobilien@gmail.com



X5 V8 5,0, EZ 12/2015, 99898 km, 330 kW, Top gepflegtes Fahrzeug, helles Leder, 35.555,- € (MwSt awb). Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55968



Z3M Roadster 3,2 Liter, EZ 10/1998, 99895 km, 236 kW, Chrome Line, Sportsitze, 26.333,- € (MwSt. awb.). Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55970

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H

Mercedes



SL 320 "Mille Miglia Edition" EZ 6/1995, nur 630 Stck. prod., 166000 km, Erstlack, scheckheft, gr. KD neu, 25.900,- €. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55978

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55923



E 300 T 9G AMG, EZ 09/2020, 3078 km, 190 kW (258 PS), Selenitgrau-met., Multibeam-LED, 20" LMR, RF-Kamera, Pano, 12,3" Mediadisplay, uvm., 48.730,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 101 + 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55981

Porsche



Taycan Turbo S, 1750 km, gute Ausstattung, LED, Inno-Drive, Klima, VB 176.900,- € (MwSt. awb.) PDCC Sport, Sport Chrono Paket, Leder, Panorama-Dach u.v.m. Hr. Vollenweider, Tel. 06359/9170214, stevenson@scs-go.de
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55987

Privat sucht top gepflegten 991 Targa 4 S, bis 40000 km, max. 2. Hd., Tel. 0176/17911791



Renn/Rallye



DUNLOP MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de



Golf GT, EZ 5/92, Original 7950 km, Das Fzg. ist neuwertig und hat eine lückenlose Historie, Preis VB 8500,- EUR. 75181 Pforzheim, stanke.o@web.de
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55894



Honda



Honda RCB Replica, Einzelstück in Europa, auf Basis CB Seven Fifty, mit Straßenzulassung, 22.500,- €. Tel. 0160/98132488

Versicherungen









Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) **Fax: 0711/182-1783**

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 14/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,20
❏ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe



JERRY ANDRÉ

Auf der Suche nach dem Red-Bull-Geheimnis: Die Mercedes-Piloten hatten den RB16B schon vor dem Test im Visier

Auf falschem Fuß
zur neuen Le Mans Top-Klasse
MSa 13/2021

Könnte es sein, dass da einer beim VW-Vorstand folgenden Vorschlag gemacht hat: Lasst uns mangels Konkurrenz von den Hypercars doch ganz einfach in die LMDh-Klasse wechseln. Kommt deutlich billiger und tief-grüne Rennen fahren wir auch noch. Weil es so preiswert wird, können wir es uns sogar leisten, Porsche und Audi gegeneinander antreten zu lassen und Synergien zu nutzen. Und wenn wir Glück haben, können wir trotzdem in Le Mans gewinnen. BoP sei Dank. Mit der Scuderia Glickenhaus würde man schon fertig. Mit Toyota müsse man halt reden. Doch die Rechnung wurde ohne den Wirt gemacht. Plötzlich entdecken jede Menge Rennställe ihre Liebe zum Hypercar, Ferrari vorneweg. Sondierungen wegen BoP? Nicht mit Ferrari. Dafür würden sie in Maranello wohl nicht einmal ans Telefon gehen. Auf einmal ist alles nicht mehr ganz so lustig. So wie es aussieht, ist VW auf dem falschen Fuß erwischt worden. Was jetzt? Das Kind liegt im Brunnen. Ob man nun noch Rennen gewinnt, gar Le Mans? Formulieren wir's mal vorsichtig: Eher nicht.

Peter Ruhr
D-76530 Baden-Baden

Alfa-Verunstaltung
zum Alfa Romeo C41
MSa 12/2021

Alfa Romeo hat eines der schönsten Logos in der Automobilwelt: Mehrfarbig, historisch klare Identität und Tradition. Warum wird dieses tolle Logo derart in den Hintergrund gestellt und erscheint nur in weiß-rot bzw. rotweiß auf den Boliden sowie auf den Overalls der Fahrer? Diese Verunstaltung des Logos würde Ferrari, BMW oder Porsche nie einfallen. Als langjähriger Alfa-Fahrer muss ich schon länger feststellen, dass in den obersten Etagen von Alfa Romeo längst nicht mehr die echten Alfisti sitzen. Ich wünsche Alfa Romeo natürlich viel Erfolg in der Formel 1 und hoffe, dass die lobenswerte Marketingstrategie mit dem Engagement in der F1 irgendwann auch Früchte trägt.

Herbert Schreckeneder
A-4950 Altheim

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

19. April: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
2. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Täglich Mittwoch, 17. März, bis Dienstag, 23. März

je 19.50	Top Speed Classic	eoTV**

Mittwoch, 17. März

22.45	Tour Auto Optic 2000 (2020)	eoTV**

Donnerstag, 18. März

17.30	Formel 1 – „Warm Up“ Spezial **LIVE**	Sky Sport News
17.30	Formel 1 – „Warm Up“ Spezial **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 19.00	Formel 1, Nürburgring 2007 & Imola 2006	Sky Sport F1*
22.05	Motorsport – Mythos Porsche (Reportage)	WELT

Donnerstag, 18. März

ab 19.00	Formel 1, Melbourne 2016 & Monza 2008	Sky Sport F1*

Freitag, 19. März

ab 08.30	Diverse Formel-1-Reportagen (bis 16.05)	Sky Sport F1*

Samstag, 20. März

ab 08.30	Diverse F1-Rennen in Melbourne (bis 17.00)	Sky Sport F1*
16.00	IMSA-Sportwagen, 12h Sebring **LIVE**	Motorvision TV*
19.00	Supercars Sandown, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
19.00	Formel 1, Rennen Bahrain 2006	Sky Sport F1*

Sonntag, 21. März

03.20	Supercars Sandown, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
06.25	Supercars Sandown, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.30	PS – Automagazin (Wh. 18.30)	N-TV
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.00	Formel 1, Rennen Melbourne 2000	Sky Sport F1*
19.30	NASCAR Cup Series, Atlanta **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.30	Porsche GT Magazin **LIVE**	Sport 1

Montag, 22. März

ab 16.50	Diverse Rallye-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*
20.00	NASCAR Cup Series, Atlanta (Zus.)	Motorvision TV*

Dienstag, 23. März

23.00	NASCAR Cup Series, Atlanta (Wh.)	Sport 1+*

Motorrad

Sonntag, 21. März

21.45	IoM TT 2018, 1. Sidecar-TT-Rennen	Motorvision TV*

Montag, 22. März

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.25)	Motorvision TV*

Dienstag, 23. März

ab 16.30	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Samstag, 20. März

16.00	IMSA-Sportwagen, 12h Sebring **LIVE**	www.imsa.com
TIPP	Drive to Survive, 3. Staffel (ab 19.03.)	NETFLIX*

* kostenpflichtig ** auch im kostenlosen Sender-Livestream auf www.eotv.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

20.03.	IMSA-Sportwagen, 12h-Rennen Sebring	USA
20./21.03.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Atlanta	USA
20./21.03.	Supercars Australien, Sandown	AUS

Motorrad

20.03.	Supercross-WM, Arlington (3)	USA

Vorschau



XPB

Formel 1: Kurz vor dem Saisonstart gibt es alle Infos zum Bahrain Grand Prix



MOTORSPORT IMAGES

IMSA: In Sebring steht der 12-Stunden-Klassiker auf dem Programm



HANS-DIETER SEUFERT

Historie: Skoda feiert 120 Jahre Motorsport – wir feiern beim Jubiläum mit!



BIANCHETTO

Motorrad-WM: Mit dem letzten Moto2- und Moto3-Test geht die Vorsaison zu Ende



HOCKENHEIM
SPA
68766
GRÜSSE AUS
HOCKENHEIM
sport auto
IM VERGLEICHSTEST
BMW M440i gegen Ford Mustang Bullitt
DER NEUE PORSCHE 911 GT3
Alle Technik-Tricks der Generation 992
WIE FÄHRT DER NEUE BMW M4? LOHNEN DIE VORGÄNGER?
Rückkehr in die Topklasse ab 2023 Ferrari will den Sieg in Le Mans!
TUNING-EXTREME IM TEST
TIKT-AMG GT R PRO: 770 PS
MTM-AUDI RS 6 AVANT: 1001 PS
TEST SPORTLICHE SOMMERREIFEN FÜR DYNAMISCHE HECKTRIEBLER
TEST THE BEST: BEI SPORT AUTO WERDEN SPORTLICHE AUTOS AUF HERZ UND NIEREN GETESTET, IM ALLTAG WIE AUF DER RENNSTRECKE. DIE DYNAMIK STEHT IM VORDERGRUND. DIE SCHNELLE RUNDE AUF ZEIT IN HOCKENHEIM PACKT DAS POTENZIAL VON SPORTWAGEN IN EINE AUSSAGEKRÄFTIGE CHIFFRE: NUR DIE RUNDENZEIT KLÄRT DAS RANKING.
SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de